This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

Slav 3250.127.2

HARVARD COLLEGE LIBRARY

Bought with the income of
THE KELLER FUND

Bequeathed in Memory of
JASPER NEWTON KELLER
BETTY SCOTT HENSHAW KELLER
MARIAN MANDELL KELLER
RALPH HENSHAW KELLER
CARL TILDEN KELLER

ПУТНИКЪ
(Н. Ленденъ)

ЧЕРНОЕ МОРЕ И КАВКАЗЪ

ОЧЕРКИ ЮЖНАГО МОРЯ И ЮГА РОССІИ

ИЗДАНІЕ ВТОРОЕ,
ЗНАЧИТЕЛЬНО ДОПОЛНЕННОЕ

Съ 14-ю рисунками художника А. В. ГАНЗЕНА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
ИЗДАНІЕ А. С. СУВОРИНА
1904

SI 2v 3250.127.2

HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY
NOV 15 1965

Рисунки дозволены цензурою 3-го апрѣля 1904 г. С.-Петербургъ

Типографія А. С. Суворина. Эртелевъ пер., д. 13

ПРЕДИСЛОВІЕ.

На благодатномъ Югѣ все издали такъ заманчиво, такъ прекрасно... Но присмотритесь ближе, и нѣжные тоны станутъ сѣрѣе... Голубое море, лучезарное небо, темная зелень пышнаго Кавказа и красоты идиллическаго Крыма таятъ въ себѣ подчасъ не мало безотраднаго... Много серьезныхъ нуждъ и заботъ невидимо зрѣютъ въ этомъ пышномъ цвѣтникѣ природы, и онѣ просятся быть высказанными.

Весь благодатный Югъ живетъ Чернымъ моремъ, которое его сила, его краса. Но вся область южнаго моря—и Крымъ и Кавказъ—лелѣютъ мечты о лучшихъ дняхъ и ждутъ ихъ.

Будемъ надѣяться, что они ихъ дождутся.

Въ чемъ же надежды и чаянія Черноморскаго Юга? Прочтите эти очерки—и книга вамъ скажетъ объ этомъ.

Замѣчу, что Югъ, Черное море и наше южное мореплаваніе рисуются въ предлагаемыхъ очеркахъ не легкими, плѣнительными штрихами туриста, а скорѣе перомъ прозаика, видящаго за красивой декораціей будничный міръ труда и борьбы. Это неприкрашенная лѣтопись Юга и Чернаго моря, это повѣсть ихъ дѣлъ, скорбей и желаній.

Не пугайтесь, читатель, невольнаго нашего скептицизма... Въ сумеркахъ огни надеждъ горятъ свѣтлѣе.

Талантливый берлинскій художникъ А. В. Ганзенъ, внукъ покойнаго И. К. Айвазовскаго, скрасилъ нашу прозаическую повѣсть Юга своими изящными рисунками, впервые появляющимися въ русскомъ изданіи.

Содержаніе.

	стран.
По Днѣпру	1
Грандіозные проекты	9
Екатерининская старина въ Херсонѣ	12
Историческій монастырь на Днѣпрѣ	18
Практическіе люди	23
Столица Юга	29
Американскій городокъ на Черномъ морѣ	40
Тайны моря	45
Евпаторія	51
Зимой во льдахъ	55
Идеальный портъ	59
Россія на Черномъ морѣ	66
Историческій уголокъ	72
Наше мореходство	83
Южный берегъ Крыма	99
По горному Крыму	105
Татарская эмиграція изъ Крыма	111
Вокругъ Крыма	115
Морское счастье Разсказъ	127
Ѳеодосія и Айвазовскій	134
Иностранцы въ Азовскомъ морѣ и судьба Керчи	147

СТРАН.

Въ Азовскомъ морѣ 152
Новороссійскъ 158
Черноморское побережье 166
Нужды южнаго мореходства 192
Ужасный штормъ 199
Изъ кавказской хроники 203
Пасха въ морѣ Картинка. 209
Судьба Батума 214
Турецкое иго на русской окраинѣ 221
По Закавказской дорогѣ 228
Помѣщичье разореніе на Кавказѣ 233
По закоулкамъ Кавказа 240
Закавказскіе рудники 247
Въ сердцѣ Грузіи 259
Въ дѣдовскомъ гнѣздѣ 269
Разбойничество, «Земская стража» и судъ на Кавказѣ 274
Кавказскія «злобы дня» 286
На разсвѣтѣ Картинка. 290
Морская жизнь:
I. Бунтъ на кораблѣ 296
II. Какъ сталкиваются пароходы 303
III. «Кладбище судовъ» на Черномъ морѣ . . . 310
IV. Подвигъ «Трувора» 314
По Бессарабіи:
I. Южная Бессарабія 323
II. Аккерманъ и колоніи 326
III. Кишиневъ 333
Имѣнія заграничныхъ монастырей въ Бессарабіи . . 339
Штунда въ Южной Россіи 346

Иллюстраціи

художника А. В. Ганзена.

I. Лунная ночь въ днѣпровскихъ плавняхъ.
II. Во время шторма.
III. Графская пристань въ Севастополѣ.
IV. Старый Севастополь и парусный флотъ.
V. Балаклавская бухта.
VI. Мертвая зыбь у Херсонесскаго маяка.
VII. Видъ съ моря на Чатыръ-Дагъ.
VIII. Алушка.
IX. Горы Кокъ-те-Бэль около Ѳеодосіи.
X. Отузъ близъ Ѳеодосіи.
XI. Видъ съ балкона И. К. Айвазовскаго.
XII. Камни у Крымскаго берега.
XIII. Батумская гавань и прибрежныя горы зимою.
XIV. Въ открытомъ морѣ.

ПО ДНѢПРУ.

Было бы ошибочно думать, что Днѣпръ—одна сплошная рѣка. Есть два Днѣпра, непохожихъ другъ на друга: на Днѣпрѣ, около Кіева и Кременчуга, вы видите кипучую жизнь и суету, на отходящихъ и приходящихъ пароходахъ масса народа, живая картина тамъ развертывается передъ вами. На Днѣпрѣ, въ низовьяхъ, около Александровска, Никополя или Херсона, совсѣмъ не то. Здѣсь полнѣйшее затишье и на первый взглядъ полное безлюдье. Изрѣдка промелькнетъ пароходъ, на палубѣ котораго ни души невидно. На берегахъ тоже никакого движенія—широкой полосой стелятся по обѣимъ сторонамъ рѣки хлѣбныя поля. Они покрываютъ равнины и взбѣгаютъ на красивые овальные холмы. Куда ни взглянь — вездѣ золотится пшеница, на берегу работаютъ вереницы вѣтряныхъ мельницъ, на

большихъ и маленькихъ пристаняхъ идутъ разговоры про урожай, про хлѣбныя цѣны.. Тутъ богатыя имѣнія, десятки тысячъ десятинъ, принадлежащихъ мѣстнымъ владѣтельнымъ герцогамъ. По зеркальной глади рѣки безшумно тянутся берлины или громадныя баржи съ пшеницей. Вы попали въ сельско-хозяйственный край, живущій особой жизнью. Эта жизнь не бьетъ ключемъ, какъ около Кіева: она таится въ деревняхъ, въ хуторахъ, разбросанныхъ среди безконечныхъ нивъ. На пароходахъ здѣсь хоть и не видно народа, но зато эти пароходы везутъ на буксирѣ милліоны пудовъ зерна, а пароходы кіевскіе ходятъ почти безъ груза. Этотъ край— житница Юга, край спокойной работы. Онъ дѣятельно питаетъ нашъ хлѣбный экспортъ. Тяжело повліялъ на него въ недавніе годы сельско-хозяйственный кризисъ. Четвертъ вѣка назадъ сельскіе хозяева Приднѣпровья занимались въ широкихъ размѣрахъ скотоводствомъ и овцеводствомъ, масса земель оставалась нераспаханными. Но время дѣлало свое. Существовавшія еще не такъ давно высокія цѣны на зерновые хлѣба произвели переворотъ. Сдача земель въ аренду стала давать солидный доходъ. Земля, сданная подъ распашку, приносила отъ 6 до 14 руб. за десятину. Вотъ почему масса помѣщичьихъ земель перешла къ нѣмцамъ-колонистамъ и отчасти къ крестьянамъ. Всѣ земли теперь распаханы,

а процвѣтавшія раньше скотоводство и овцеводство заброшены. Даже въ мелкихъ хозяйствахъ появились земледѣльческія машины съ мѣстныхъ механическихъ заводовъ. Край съ годами страшно прогрессировалъ въ земледѣліи и прежнія пастбища широко покрылись посѣвами.

И вотъ, когда Приднѣпровье вполнѣ зажило хозяйственной жизнью, когда благосостояніе земледѣльца и землевладѣльца основывалось единственно на зернѣ,—насталъ сельско-хозяйственный кризисъ. Хлѣбъ при позднѣйшихъ низкихъ цѣнахъ уже не обезпечивалъ всѣхъ нуждъ сельскаго населенія, которыхъ у сельчанина стало куда больше, чѣмъ въ прежнее время, когда у крестьянъ были и свой холстъ, и сукно, и овчины, и кожи. Не будемъ говорить о томъ, насколько желателенъ поворотъ въ сельскомъ хозяйствѣ къ уменьшенію запашекъ хлѣба и увеличенію производства другихъ, болѣе цѣнныхъ, сельско-хозяйственныхъ продуктовъ. Это вопросъ будущаго, можетъ быть, очень отдаленнаго... Есть другіе, болѣе простые способы помочь горю. Удешевленіе доставки хлѣба, уменьшеніе накладныхъ на зерно расходовъ — вотъ самое простое средство помощи. Улучшите теперешніе, буквально каторжные тракты, устройте мало-мальски сносные подъѣздные пути,—и этимъ многое будетъ достигнуто. А въ этомъ-то именно и заключаются главныя нужды всей деревенской Россіи.

Днѣпровскій хлѣбъ на рѣкѣ встрѣчаетъ препятствія, удорожающія его доставку. Зерновые грузы съ пристаней, лежащихъ выше посада Каховки (этотъ посадъ извѣстенъ ярмаркой, поставляющей на весь югъ сельскихъ рабочихъ), неизбѣжно требуютъ погрузки сначала на берлины, поднимающія отъ 10 до 30 тыс. пуд., а потомъ перегрузки въ баржи, поднимающія отъ 25 до 50 тыс. пуд. Углубленіе перекатовъ на фарватерѣ рѣки между Каховкою и Александровскомъ до 6 футъ могло бы открыть безпрепятственный ходъ судамъ и избавило бы населеніе отъ лишняго накладного расхода. Мелководіе здѣсь въ иные годы доходитъ до того, что по Днѣпру могутъ подниматься къ Александровску только суда съ углубленіемъ въ $2^1/_2$ фута, а морскія парусныя суда—трембаки, шкуны, бриги еле доходятъ до Каховки.

Мелководіе на Днѣпрѣ еще болѣе, чѣмъ на Волгѣ, задерживаетъ грузы. Этому мелководію усердно способствовало повальное истребленіе лѣсовъ по всему Приднѣпровью. Введеніе лѣсоохранительнаго закона шло здѣсь такъ медленно, что убоявшіеся его владѣльцы лѣсныхъ угодій успѣли вырубить даже тѣ лѣса, которые они ранѣе и не собирались продавать. До чего доходила эта лихорадочная хищническая рубка — можно видѣть изъ того, что одно время въ Херсонѣ всѣ берега были завалены мелкимъ лѣсомъ, ла-

тами, кроквами, которыя, не имѣя никакого спроса, буквально гнили въ штабеляхъ. Въ плавняхъ Днѣпра, гдѣ недавно еще была пышная растительность, пески оголились и безпрепятственно переносятся въ рѣку, образуя новыя отмели и косы. Все это хищничество вызвало потомъ большое повышеніе цѣнъ на лѣсные матеріалы.

Не одно сельское хозяйство переживаетъ въ Приднѣпровьѣ крупныя измѣненія. Многое другое измѣнилось въ промышленной жизни Днѣпра. Прежде, до развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ на югѣ, весь лѣсъ сплавлялся Днѣпромъ въ Херсонъ, отсюда шелъ въ Одессу, въ Крымъ и даже на Кавказъ. Теперь этотъ лѣсъ въ Кіевѣ, Кременчугѣ и Екатеринославѣ отвлекается съ рѣки желѣзными дорогами. За Херсономъ осталась только незначительная часть прежней лѣсной торговли, которая поддерживается спросомъ въ Батумъ тонкихъ досокъ для ящиковъ подъ керосинъ. Нужно ли говорить, что кромѣ лѣса желѣзныя дороги (главнымъ образомъ въ Кременчугѣ) отвлекли отъ Днѣпра и зерновые грузы.

Чтобы помочь торговому значенію Херсона правительство недавно устроило здѣсь морской портъ.

Нижнее теченіе Днѣпра даетъ въ среднемъ болѣе 40.000,000 пудовъ въ годъ хлѣбныхъ грузовъ. Всѣ эти грузы прежде шли на Одессу,

гдѣ грузились на иностранные пароходы; теперь картина измѣнилась: морскіе пароходы получили возможность входить въ устье Днѣпра. Это большое предпріятіе достигнуто министерствомъ путей сообщенія послѣ пятилѣтнихъ углубительныхъ работъ на Днѣпрѣ и въ днѣпровскомъ лиманѣ. Работы были начаты въ 1896 г. инженеромъ В. В. Надпорожскимъ, избравшимъ для углубленія путь по рукаву Рвачъ, такъ называемый Касперовскій ходъ, протяженіемъ отъ мыса Станислава до гор. Херсона въ 37 верстъ. Это самый короткій путь съ днѣпровскихъ пристаней къ морю, такъ какъ по другому гирлу, Збурьевскому, разстояніе отъ моря до Херсона 42 версты, а по Бѣлогрудовскому 40 верстъ. Углубительныя работы представляли множество трудностей. Нижнее теченіе Днѣпра изобилуетъ мелями. Около 20 верстъ пришлось проложить непрерывнымъ землечерпаніемъ. Кромѣ землечерпательныхъ работъ, сдѣланы сооруженія: при выходѣ Рвача въ лиманъ устроены каменныя дамбы, общей длиною около двухъ верстъ. Цѣль ихъ—направлять весеннее теченіе въ сторону, чтобы оно не вредило каналу и не засоряло его пескомъ съ близъ лежащихъ отмелей.

Хозяйство министерства путей сообщенія въ устьяхъ Днѣпра широко разрослось. На берегу Днѣпра въ Херсонѣ построены мастерская для нѣкоторыхъ техническихъ работъ, кладовыя, куплена у

города пристань. Территорія, отведенная городомъ для министерства, подсыпана и поднята, выстроены створные маяки для указанія судамъ въ ночное время направленія канала и сооруженъ лоцмейстерскій постъ при устьѣ Рвача у Дидова озера. Углубительныя работы обошлись министерству въ 4.000,000 руб., изъ нихъ 3.400,000 руб. обошлось землечерпаніе и заготовленіе необходимыхъ снарядовъ.

На Днѣпрѣ наблюдается теперь невиданная картина: въ Херсонъ проходятъ уже большіе морскіе пароходы. Первыми пришли пароходы, привезшіе керосинъ въ появившіеся на херсонскомъ берегу нефтяные резервуары. Развитію нефтяныхъ перевозокъ на Днѣпръ, впрочемъ, мѣшаетъ конкуренція желѣзныхъ дорогъ. Морской портъ въ Херсонѣ, конечно, всего болѣе важенъ для хлѣбныхъ грузовъ. Низовое Приднѣпровье давно составляетъ надежный и дѣятельный источникъ для питанія портовъ Юга. Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ по нижнему Днѣпру съ 1899 года идетъ изъ Никополя марганцевая руда, отправляемая за границу черезъ Николаевъ. Въ первый же годъ было перевезено этой руды 1,000,000 пудовъ.

По берегамъ Днѣпра, въ районѣ Херсона и Каховки, тянутся большія богатыя села, ведущія крупную хлѣбную торговлю. Въ пятнадцати верстахъ отъ Херсона, на лѣвомъ берегу Днѣпра, находится Голая пристань, отпускающая 1.000,000

пуд. хлѣба изъ прилегающаго къ ней Днѣпровскаго уѣзда. Это единственный пунктъ на Днѣпрѣ, который при расчисткѣ гирлъ и устройствѣ морского канала въ Рвачѣ оказался въ сторонѣ отъ главнаго судоходнаго движенія, отошедшаго къ западу. Голая пристань интересна какъ зарождающійся курортъ, привлекающій каждое лѣто уже не мало пріѣзжихъ. Здѣшнее соленое озеро оказываетъ такое же лечебное дѣйствіе, какъ и одесскіе лиманы, и по своей природѣ оно очень сходно съ послѣдними: подобно лиманамъ, оно составляло нѣкогда часть Чернаго моря. Пріѣзжая курортная публика довольна леченіемъ въ Голой пристани, но, конечно, не можетъ быть довольна всей первобытной обстановкой этого молодого курорта. Въ Голой пристани нѣтъ никакого благоустройства: лечащимся приходится жить въ хатахъ мѣстныхъ крестьянъ съ земляными полами и насѣкомыми. Голая пристань имѣетъ 10,000 душъ постояннаго населенія. Въ ней развито судостроеніе, морскіе и рѣчные промыслы. Мѣстные промышленники арендуютъ прибыльные рыбные ловы въ сосѣднихъ рукавахъ Днѣпра.

ГРАНДІОЗНЫЕ ПРОЭКТЫ.

Когда ознакомишься на мѣстѣ со всѣмъ строемъ днѣпровской промышленной жизни, извѣстный грандіозный проэктъ расчистки днѣпровскихъ пороговъ и шлюзованія Днѣпра кажется прямо безполезнымъ, особенно при теперешнемъ развитіи на Югѣ желѣзнодорожной сѣти. Съ расчисткой пороговъ не предвидится никакихъ грузовъ къ Черному морю, которые могли бы итти этимъ воднымъ путемъ, развѣ что искусственно будутъ отвлекать ихъ отъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ. Днѣпръ выше пороговъ и около пороговъ столько разъ пересѣкается желѣзною дорогою, что по естественному порядку вещей всѣ грузы съ верхняго Днѣпра, какъ теперь, такъ и всегда, будутъ перехвачены желѣзною дорогою въ Кременчугѣ, Черкасахъ или Екатеринославѣ. Если желѣзная дорога сейчасъ изъ Александровска (на Днѣпрѣ) забираетъ грузы и везетъ ихъ на Севастополь,

т. е. на разстояніе 403 верстъ, то какъ же ей не брать днѣпровскіе грузы въ Кременчугѣ, откуда до Николаева всего только 308 верстъ? Уже нечего говорить о томъ, что грузы, лежащіе на линіи желѣзной дороги отъ Кременчуга къ Николаеву или отъ Кременчуга къ Полтавѣ, ни въ какомъ случаѣ не пойдутъ съ желѣзной дороги на рѣку. Что касается грузовъ, которые можно бы ожидать въ обратномъ направленіи, т. е. отъ Херсона вверхъ по рѣкѣ, то этимъ путемъ черезъ пороги тоже не пойдетъ ничего, кромѣ развѣ нѣкотораго количества марганцевой руды, которая съ низовыхъ мѣсторожденій направится на заводы Екатеринослава и Александровска, и то въ послѣднемъ случаѣ ей незачѣмъ итти черезъ пороги. Что же касается донецкаго угля, то онъ для своего слѣдованія со станціи Синельниково имѣетъ болѣе близкій путь на Екатеринославъ, чѣмъ черезъ Александровскъ и, слѣдовательно, уголь въ этомъ водномъ пути черезъ пороги совершенно не нуждается.

Намъ говорятъ, что расчистка пороговъ поможетъ создать Днѣпровско-Двинскую водную систему для сообщенія сѣверо-запада съ Чернымъ моремъ. Но пропагандисты этой системы забываютъ, что у насъ развился морской путь изъ Чернаго моря въ Балтійское. Глубокое море всегда лучше мелкихъ рѣкъ и рѣченокъ съ перекатами, перевалами, песками и т. п. дорогими для казны

и для грузоотправителя препятствіями. Къ чему же этотъ замысловатый, трудно осуществимый рѣчной путь изъ Херсона въ Ригу? Ни Херсонъ, ни Рига не составляютъ центровъ для грузовъ, которыми обмѣниваются югъ съ сѣверомъ; слѣдовательно, допустивъ даже, что Херсонъ и Рига соединены уже непрерывной водной системой,— пришлось бы грузы для этой системы подвозить изъ Одессы, крымскихъ, кавказскихъ и азовскихъ портовъ на морскихъ судахъ въ Херсонъ, перегружать ихъ на рѣчныя суда и, по доставкѣ въ Ригу, опять перегружать на морскія суда и везти эти грузы въ Петербургъ. Такой путь, длинный по времени, дорогой по эксплоатаціи—съ двумя перегрузками— никогда не будетъ въ состояніи конкурировать съ морскимъ путемъ какъ въ скорости, такъ и въ отношеніи стоимости провоза.

Есть проэкты грандіозные, но отдающіе искусственностью, подогрѣтые исканіемъ какихъ-то невозможныхъ выгодъ. Такимъ проэктомъ является проэктъ шлюзованія пороговъ и устройства Днѣпровско-Двинской водной системы.

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ СТАРИНА ВЪ ХЕРСОНѢ.

Херсонъ обладаетъ цѣнными историческими памятниками Екатерининской эпохи. За городомъ, въ земляныхъ стѣнахъ старой Екатерининской крѣпости, находятся Екатерининскій соборъ съ могилой Потемкина и старое кладбище героевъ Очакова и Килiи съ древними монументами. Екатерининская крѣпость—живая страница русской исторiи прошлаго вѣка, когда Россія полновластно овладѣвала черноморскимъ югомъ и по волѣ энергичной монархини возникали здѣсь одинъ за другимъ русскіе города: Херсонъ (1778 г.), Николаевъ (1788 г.), Екатеринославъ (1787 г.), Аккерманъ (1789 г.), Бендеры (1789 г.), Очаковъ (1788 г.); въ пустынныхъ областяхъ Юга зарождались промышленная жизнь, торговля, явилось русское парусное судостроеніе, а на водахъ Чернаго моря разрастался понемногу русскій коммерческій флотъ. Признательные херсонцы

соорудили на могилѣ кн. Г. А. Потемкина мраморную плиту съ надписью: «Основателю Херсона—фельдмаршалу свѣтлѣйшему князю Григорію Александровичу Потемкину-Таврическому—благодарные граждане—5 октября 1891 года». Въ Екатерининскомъ соборѣ, подъ почетнымъ балдахиномъ, хранится кресло императрицы Екатерины II съ полуистлѣвшей бархатной матеріей, съ поблѣднѣвшими серебряными вышивками-каймами, не возобновляемое дабы не нарушить его подлинности.

Екатерининскій соборъ существуетъ второй вѣкъ: на фасадѣ его красуется надпись: «Спасителю рода человѣческаго Екатерина II посвящаетъ». Соборъ этотъ выстроенъ Потемкинымъ; иконопись была выполнена крупными художниками того времени, какъ говорятъ, итальянцами. По желанію строителя собора иконописецъ придалъ ликамъ нѣкоторыхъ святыхъ точныя изображенія императрицы и Потемкина. Таково существующее преданіе. Особенное вниманіе приковываютъ къ себѣ двѣ большія иконы, находящіяся въ центральной части храма, близъ входа, на поддерживающихъ соборъ массивныхъ колоннахъ. Это иконы св. великомученицы Екатерины и св. великомученика Георгія. Онѣ помѣщены одна напротивъ другой: первая на правой колоннѣ, вторая на лѣвой. Вглядываясь въ лики святыхъ, вы видите дѣйствительно сход-

ство св. Екатерины съ лицомъ Екатерины II, а великомученика Георгія съ Потемкинымъ. Иконы стали неотчетливы отъ времени и ихъ недавно покрыли лакомъ. Это возобновленіе нѣсколько повредило старинной живописи. До возобновленія лики святыхъ имѣли, говорятъ, еще большее сходство съ лицами Екатерины и Потемкина. Осматривая иконопись собора, вы видите значительное число образовъ стариннаго письма, потемнѣвшихъ отъ времени. Замѣчательно, что въ Херсонѣ лишь немногіе знаютъ объ историческихъ сокровищахъ, заключающихся въ крѣпостномъ соборѣ.

Въ Екатерининскомъ соборѣ хранятся старинныя священническія облаченія: одна риза собственноручной работы Екатерины II. Отъ времени она поблѣднѣла, полиняла, но и теперь еще отличается пышностью. Всѣхъ старыхъ ризъ въ соборномъ шкафу восемь; среди нихъ есть старыя ризы запорожскихъ церквей. Соборъ, несмотря на протекшее столѣтіе, имѣетъ довольно свѣжій величественный видъ; только наружная архитектура его переноситъ мысль къ старинѣ.

Окружающее соборъ кладбище героевъ Килiи и Очаковской войны изобилуетъ любопытными монументами древнихъ формъ съ характерными надписями. Памятники эти, видимо, поддерживаются. Вотъ могила одного изъ дѣятельныхъ работниковъ по устроенію Херсона—полковника Корсакова, убитаго при осадѣ Очакова въ 1788 г.

Вотъ рядъ другихъ историческихъ могилъ былыхъ героевъ генерала Меллера-Закомельскаго (убитъ при осадѣ Килiи въ 1790 г.), князя молдавскаго Эммануила Россете, принца Александра Виртембергскаго и проч. Кладбище довольно велико, оно окружаетъ Екатерининскій соборъ съ трехъ сторонъ.

Рядомъ съ построеннымъ Потемкинымъ Екатерининскимъ соборомъ находится высокое, съ колоннадой, зданіе Екатерининскаго арсенала, а за крѣпостными стѣнами, на берегу Днѣпра (гдѣ нынѣшняя пристань судовладѣльца Вадоне), сохранились слѣды стараго дока Екатерины II. Въ обрывѣ берега замѣчательно рельефно вырисовываются углубленія, служившія мѣстомъ дока. По этимъ углубленіямъ можно въ точности опредѣлить мѣстонахожденіе былыхъ сооруженій. Замѣчательна прочность и солидность Екатерининскихъ построекъ: несмотря на истекшія съ основанія крѣпости 115 лѣтъ, крѣпостныя ворота, выступы, арки мало поддались вліянію времени и поражаютъ своей несокрушимостью. Въ высокихъ устойчивыхъ стѣнахъ Екатерининскаго арсенала нынѣ помѣщается центральная окружная тюрьма. Домикъ-дворецъ императрицы Екатерины, въ которомъ въ юные годы существованія Херсона жила императрица, не сохранился, даже и слѣдовъ отъ него не осталось. По свидѣтельству мѣстнаго старожила и знатока херсонской ста-

рины А. И. Леонтовича, бывшаго директора Херсонской учительской семинаріи, домъ Екатерины II находился въ прибрежной мѣстности, неподалеку отъ нынѣшняго зданія семинаріи. Еще лѣтъ двадцать назадъ на этомъ мѣстѣ красовалось грушевое дерево, старое, толстое, разросшееся: оно было посажено Потемкинымъ; императрицей Екатериной II посаженъ былъ здѣсь абрикосъ. Буря свалила грушу, и отъ нея не осталось слѣдовъ; на абрикосовомъ деревѣ, обнесенномъ металлической оградой и скрѣпленномъ въ виду его ветхости желѣзными обручами, была долгое время привѣшена табличка, на которой уважительные къ старинѣ херсонцы начертали слѣдующее двустишіе, посвященное императрицѣ Екатеринѣ II:

«Все насажденное Тобой
Хранить—для насъ завѣтъ святой».

Время, однако, не пощадило и этого послѣдняго остатка Екатерининскихъ насажденій: абрикосовый пень, остававшійся нѣкоторое время въ оградѣ, впослѣдствіи тоже безслѣдно исчезъ. Немногочисленные знатоки херсонской старины когда-то показывали любознательнымъ туристамъ фундаментъ Екатерининскаго театра и старый домъ въ Херсонѣ, въ которомъ нѣкогда жилъ Суворовъ. Этотъ домъ существовалъ еще въ восьмидесятыхъ годахъ. Теперь на мѣстѣ его стоитъ новый домъ мѣстнаго дворянства. Въ

городѣ не сохранилось другихъ памятниковъ Екатерининской старины.

Сосѣдній съ Херсономъ маленькій Очаковъ, бывшая турецкая крѣпость, взятая русскими войсками въ 1788 году, имѣетъ историческій соборъ, передѣланный изъ турецкой мечети. Въ соборѣ хранится Суворовское Евангеліе, а на фронтонѣ собора укрѣпленъ желѣзный крестъ, снятый съ прежняго памятника Суворову (на Кинбурнской косѣ), разрушеннаго англичанами въ Крымскую войну.

На пути изъ Николаева въ Херсонъ, на берегу Днѣпровско-Бугскаго лимана, расположено обширное село Парутино—древняя Ольвія. Южными археологами здѣсь найдены эллинскія древности: монеты, кувшины, открыты остатки эллинскаго поселенія, жилищъ и сооруженій. Цѣнныя находки въ Парутинѣ производятся безпрерывно.

ИСТОРИЧЕСКІЙ МОНАСТЫРЬ НА ДНѢПРѢ.

Низовое Приднѣпровье отъ пороговъ до Херсона—житница Новороссіи. На береговыхъ холмахъ и буграхъ расположены большія, многолюдныя села и мѣстечки: Бериславъ, Каховка и друг. Въ Каховкѣ издавна существуетъ важная для всего Приднѣпровья ярмарка, привлекающая ежегодно, кромѣ товаровъ для крестьянскаго потребленія, десятки тысячъ сельско-хозяйственныхъ рабочихъ изъ малороссійскихъ губерній: Полтавской, Черниговской и частью Кіевской, расходящихся изъ Каховки по безчисленнымъ экономіямъ Новороссіи. Въ былые годы наплывъ въ Каховку этихъ рабочихъ доходилъ до 50,000 человѣкъ; Югъ въ годы урожая только и могъ управляться съ полевыми работами благодаря обильному пришлому элементу. Проведеніе новыхъ желѣзныхъ дорогъ не убило Ка-

ховки, но уменьшило ея значеніе какъ торговаго пункта и биржи рабочихъ. Много сельскохозяйственныхъ рабочихъ нынѣ направляется въ центральный для всего Крыма Джанкой, но все-таки въ Каховку, даже и въ плохіе годы, стекается по 20—25,000 рабочихъ.

Днѣпръ, разбившись въ своихъ низовьяхъ на многочисленные рукава и протоки, щедро обслуживаетъ прилегающія пристани и мѣстечки, открывая просторъ торговлѣ и мѣстнымъ промысламъ.

Кромѣ помѣщичьяго и крестьянскаго хозяйства, замѣчательно въ этомъ краѣ обширное монастырское хозяйство. Приднѣпровскіе монастыри: Корсунскій (въ 7 верстахъ отъ пристани Британы) и Григоріевскій Бизюковъ (въ 90 верстахъ выше Херсона на правомъ берегу Днѣпра) имѣютъ громадныя земельныя угодья. Бизюкову монастырю, основанному еще при Потемкинѣ, принадлежитъ 27,000 десятинъ земли, изъ которыхъ 21,000 десятинъ монастырь сдаетъ въ аренду мѣстнымъ крестьянамъ, а на 6,000 десятинахъ хозяйничаетъ самолично помощью своихъ работниковъ. У этого монастыря свои богатыя плавни на Днѣпрѣ, свое рыболовство. Въ былое время аренда земель давала монастырю только 500 р. дохода, теперь она приноситъ около 110,000 руб.

Направляясь изъ Херсона вверхъ по Днѣпру, вы любуетесь веселымъ пейзажемъ: береговые холмы покрыты на склонахъ растительностью,

эти холмы довольно круто поднимаются надъ водой, обрисовывая внизу ряды каменистыхъ обрывовъ, глядящихъ въ Днѣпръ, какъ въ зеркало. Бизюковъ монастырь — важная святыня Приднѣпровья; онъ высится надъ ярусомъ обрывовъ, въ красивомъ уголкѣ. Синяя полоса рѣки широко стелется внизу, издали выглядываютъ, блестя на солнцѣ, плавни въ видѣ разбросанныхъ тамъ и сямъ озеръ, справа Днѣпръ капризно скрывается за поворотомъ, слѣва онъ подходитъ къ волнистымъ очертаніямъ кустарниковъ, порослей и луговъ. Монахи устроили каменную бесѣдку надъ береговымъ обрывомъ, откуда заднѣпровскія дали открываются чрезвычайно заманчиво и эффектно.

Бизюковъ монастырь—одна изъ любопытныхъ страницъ недавняго прошлаго. Онъ возникъ при Императрицѣ Екатеринѣ въ 1782 году, первоначально подъ именемъ Софроніевской и Ново-Григорьевской пустыни, а въ 1803 году возведенъ на степень монастыря. Населеніе Приднѣпровья ежегодно стекается сюда 14 сентября, на праздникъ Воздвиженія Креста Господня, и монастырь насчитываетъ въ этотъ день отъ 500—до 2,000 богомольцевъ — простолюдиновъ. Съ большимъ вниманіемъ осматривалъ я старенькій, выстроенный еще при Потемкинѣ, небольшой монастырскій храмъ во имя св. Григорія просвѣтителя Великой Арменіи, имя котораго носилъ Потем-

кинъ. Тяжелыя желѣзныя двери, отпираемыя массивнымъ громаднымъ ключемъ, ведутъ внутрь исторической церкви, со стѣнъ которой смотритъ на васъ XVIII столѣтіе: старинныя потемнѣвшія иконы, небольшія оконца, массивная утварь— все приводитъ на память дни Очакова и періодъ возрожденія Новороссіи. Въ храмѣ сохранилось старое Евангеліе XVII столѣтія, на пергаментѣ, тяжелое, въ два пуда вѣсомъ, сберегаемое монахами въ особомъ шкафу, какъ даръ старины. Въ Григоріевскомъ храмѣ богослуженія бываютъ теперь лишь разъ въ годъ въ день св. Григорія; обычныя церковныя службы происходятъ въ двухъ новыхъ монастырскихъ церквахъ: зимней и лѣтней, выросшихъ рядомъ со старымъ храмомъ въ 1893 и 1897 гг. Эти храмы велики, просторны, ласкаютъ глазъ новѣйшей архитектурой и высоко поднятыми въ воздухѣ стройными куполами.

Лѣтній монастырскій соборъ очень изященъ: высокій, свѣтлый, съ отличными акустическими условіями, онъ приближается своимъ видомъ къ большимъ соборамъ городовъ и можетъ вмѣстить многія сотни молящихся. Красивы архіерейскій домъ монастыря надъ Днѣпромъ и зданіе трапезной.

При монастырѣ обширный паркъ, благоухающій весной гроздьями сирени, хорошій садъ, въ которомъ ласкаютъ глазъ ярко-зеленыя туи, ясень, орѣхъ, фруктовыя деревья. Монастыр-

скому труду пришлось выдержать здѣсь борьбу съ суровыми условіями почвы: каменистый грунтъ требовалъ посадки деревьевъ извѣстныхъ выносливыхъ породъ, не требующихъ обильной влаги. При умѣломъ хозяйничаньи садъ разросся и пышная зелень монастыря уже питается влагой изъ монастырскаго водопровода. Монастырскій трудъ побѣдилъ суровую природу.

Знакомясь съ этимъ торжествомъ монастырскаго труда, я съ уваженіемъ и признательностью говорилъ настоятелю:

— Вы создали свой Новый Аѳонъ на Днѣпрѣ!

ПРАКТИЧЕСКІЕ ЛЮДИ.

За Александровскомъ, вверхъ по Днѣпру, есть чудныя мѣста, напоминающія красоты Волги. Надъ зеркальной поверхностью рѣки поднимаются изъ воды камни, скалы, островки. Это начало Днѣпровскихъ пороговъ, именно, преддверіе порога Вильнаго. Тамъ, дальше, эти камни грознѣе, неприступнѣе, но здѣсь они только красивы. Пароходы тутъ не ходятъ, и я воспользовался случайнымъ рейсомъ буксирнаго парохода, чтобы заглянуть въ эту обособленную мѣстность, въ эту, такъ сказать, сокровищницу днѣпровскихъ красотъ. Мы шли вдоль лѣваго берега Днѣпра, приближаясь къ знаменитому «Камню Сагайдачнаго». Это небольшой каменистый островокъ, очень крутой и высокій. Хортица осталась позади. Насупротивъ «камня», у праваго берега Днѣпра возвышается другой скалистый, характерной формы островокъ; скалы его, если смо-

трѣть издали, образуютъ подобіе кресла съ высокой спинкой и двумя ручками. Островокъ такъ и называется «кресломъ Екатерины». Здѣсь, по разсказамъ, была Екатерина II съ сопровождавшимъ ее Потемкинымъ. Показываютъ мѣсто, гдѣ обѣдала Императрица. Повернувъ внизъ по теченію, пароходъ входитъ въ узкій рукавъ рѣки, протекающій въ живописной ложбинѣ, образуемой Хортицей и правымъ берегомъ Днѣпра. Хортица извѣстна по воспоминаніямъ о запорожской Сѣчи. Островъ этотъ возвышенный, покрытый бархатнымъ ковромъ свѣжихъ, зеленыхъ травъ. Со стороны, обращенной къ правому берегу, виденъ пологій песчаный спускъ, служившій когда-то пристанью запорожцевъ. Надъ спускомъ—мѣсто запорожскаго становища. На берегу—Царская пристань и «Хортица заводская». Дальше береговые холмы расположены полукругомъ и Днѣпръ кажется фантастическимъ озеромъ.

Въ этихъ благодатныхъ краяхъ находится самое главное на Днѣпрѣ гнѣздо нѣмцевъ-колонистовъ—колонія Кичкасъ. Говорятъ, впрочемъ, что это не нѣмцы, а голландцы-менониты. Эти нѣмцы или голландцы устроились преудобно. Колонія Кичкасъ снаружи, съ рѣки, имѣетъ невзрачный видъ. Передъ вами песчаный берегъ, въ песокъ коего можно уйти по колѣно; бѣдненькія домишки на окраинахъ, немощеныя улицы,—какъ будто глухая деревня. Но нѣсколько дальше

Лунная ночь въ Днѣпровскихъ плавняхъ.

вы видите громадныя, стройныя зданія хлѣбныхъ амбаровъ, прекрасныя лавки и магазины не сельскаго, а скорѣе городского типа. Скоро вы убѣждаетесь, что этотъ нѣмецкій уголокъ скроменъ и невзраченъ только на первый взглядъ. На самомъ дѣлѣ здѣсь живутъ съ комфортомъ, да съ какимъ еще комфортомъ.

Мнѣ пришлось быть въ гостяхъ у одного изъ мѣстныхъ грандовъ, занимающагося крупными хлѣбными операціями. Послѣ пыльной улицы, гдѣ для спасенія отъ песковъ настланы узенькіе кривобокіе мостки, послѣ отчаянной жары, я очутился въ великолѣпной гостиной, гдѣ царилъ полумракъ и пріятная прохлада. Въ комнатахъ хозяина, убранныхъ, несмотря на лѣтнее время, коврами, тюлевыми занавѣсками на окнахъ и тяжелыми портьерами, была особенная массивная мебель. Такіе дорогіе красивые шкафы, такіе необъятные диваны, постели съ нѣсколькими этажами перинъ можно было видѣть развѣ только у помѣщиковъ добраго стараго времени, когда все было и дорогое, и прочное, и солидное. А вѣдь этотъ нѣмецъ былъ не самый богатый обыватель Кичкаса. Здѣсь есть милліонеры, у которыхъ дворцы, чудная живопись на потолкахъ, зеркальные паркеты. Я высказалъ свое удивленіе по поводу рѣдкостной мебели.

— Это мѣстная работа, отвѣтилъ мнѣ хозяинъ, говорившій по-русски превосходно, безъ всякаго

акцента,—и пояснилъ: по хорошимъ образцамъ наши мастера умѣютъ дѣлать.

Въ комнатахъ, конечно, была нѣмецкая чистота и опрятность: полы блестѣли, занавѣски были бѣлѣе снѣга. А вѣдь пыль столбомъ стояла передъ окнами.

— Отчего вы не замостите улицу передъ домомъ?—спросилъ я хозяина.

— Нельзя, отвѣчалъ онъ...—Тутъ возятъ хлѣбъ, большое движеніе... Будетъ мостовая, начнется шумъ—спать не дадутъ.

Я никакъ не подозрѣвалъ, что въ этомъ незамощеніи улицы крылась не беззаботность, а своего рода удобство.

Когда мы вошли въ контору, помѣщавшуюся рядомъ съ лавкой хозяина, тамъ сидѣлъ молодой человѣкъ, вѣроятно, приказчикъ, и возился съ цѣлою кучею векселей. Эта толстенная пачка производила впечатлѣніе. Много должниковъ у оборотливаго нѣмца и, видно, весь округъ нужду въ немъ имѣетъ.

Владѣлецъ великолѣпныхъ хоромъ—скупщикъ хлѣба. Онъ скупаетъ хлѣбъ у мелкихъ хозяевъ и у крестьянъ. Послѣдніе ссыпаютъ хлѣбъ въ его амбары по разсчету на будущія цѣны, при чемъ получаютъ авансы или задатки въ размѣрѣ шестидесяти процентовъ. Потомъ, когда придетъ время, дѣлается учетъ. Продавецъ дѣлаетъ уступку

скупщику въ 50 коп. съ четверти—это основное правило.

Колонисты Кичка́са — народъ хитрый и оборотливый въ дѣлахъ, и довольно черствый, жесткій въ обычныхъ житейскихъ отношеніяхъ. Сколько бы вы ни дали заработать нѣмцу-дѣльцу, какъ бы ни были ему полезны, онъ ничего этого не чувствуетъ, никакихъ услугъ и одолженій знать не хочетъ; онъ пожалѣетъ кружку пива даже тому, кто доставилъ ему тысячные заработки. Это очень странно, но это такъ.

Въ жестокую пору, во время ледохода на Днѣпрѣ, попадаетъ въ Кичкасъ управляющій богатой экономіи, имѣющій съ мѣстными нѣмцами большія дѣла. Горюетъ управляющій — не выбраться ему изъ Кичкаса на другой берегъ, а ночь близка. Онъ къ друзьямъ-нѣмцамъ.

— Такъ и такъ, говоритъ, вотъ какое положеніе! Ночевать негдѣ.

— Это нишефо, отвѣчаетъ мѣстный грандъ:—у насъ есть капакъ—фи тамъ переночуйтъ.

— Благодарю васъ, говоритъ управляющій:—на бѣду я и провизіи не захватилъ съ собой.

— Это тоже нишефо, продолжаетъ нѣмецъ:—идите на мой лавка, тамъ есть хлѣпъ и пряники...

А этотъ самый нѣмецъ безъ всякаго ледохода пользовался гостепріимствомъ управляющаго въ его экономіи.

Таковы колонистсткіе нравы. Не пустятъ къ себѣ самаго знакомаго-раззнакомаго, а ужъ про простыхъ смертныхъ и говорить нечего. «Идите, говорятъ колонисты безпріютному человѣку, спросите позволенья у шульца», а гдѣ ночью шульца искать!

Въ «Хортицѣ заводской», гдѣ много русскаго населенія, главнымъ образомъ рабочихъ, собирались строить православную церковь. Нуженъ былъ клочекъ земли, объ отводѣ котораго и просили мѣстныхъ нѣмцевъ. И нѣмцы «отвели»... Церковь стоитъ на выгонѣ, въ сторонѣ отъ селенія, вдалекѣ отъ всякаго жилья, среди голыхъ полей...

Комментаріи излишни...

СТОЛИЦА ЮГА.

Одесса, этотъ интернаціональный молодой городъ, насчитывающій всего сто съ небольшимъ лѣтъ своего существованія, имѣетъ довольно цѣнныя историческія воспоминанія. Въ 1854 году, передъ Крымскою войною, грозная англо-французская флотилія подходила къ одесскимъ берегамъ; горсть смѣльчаковъ подъ начальствомъ знаменитаго въ лѣтописяхъ города прапорщика Щоголева съ безпримѣрнымъ мужествомъ отражала выстрѣлы союзнаго флота. Въ Одессѣ, за Александровскимъ паркомъ, сохранилось кладбище героевъ войны 1854 года. Въ Одессѣ жили Пушкинъ и Гоголь. Пушкинъ жилъ въ двадцатыхъ годахъ въ домѣ, до сихъ поръ уцѣлѣвшемъ на улицѣ, названной впослѣдствіи въ честь поэта Пушкинскою. Пушкинъ вращался въ мѣстномъ обществѣ, имѣлъ большія знакомства и былъ

принятъ въ лучшихъ домахъ города. Въ то время Одесса была городомъ, главнымъ образомъ итальянскимъ и греческимъ. Итальянцы и греки принимали живое участіе въ быстро развивавшейся торговлѣ Одессы съ міровыми рынками, и въ ихъ рукахъ сосредоточивались и промышленная предпріимчивость, и богатства. Пушкинъ, вращаясь въ итальянскомъ обществѣ, увлекался, между прочимъ, тогдашнимъ итальянскимъ театромъ. Итальянская опера всегда была образцово поставлена въ Одессѣ и съ первыхъ дней ея существованія привлекала въ Одессу отличныя вокальныя силы Италіи. Итальянцы и греки (послѣдніе—потомки былыхъ черноморскихъ пиратовъ) эксплоатировали съ блестящимъ успѣхомъ зерновой вывозъ Одессы и имѣли большое вліяніе въ общественной жизни города. Итальянская колонія въ Одессѣ нынѣ значительно порѣдѣла, многіе итальянцы, потерявъ связь со своей родиной, перешли въ русское подданство и слились съ русскимъ населеніемъ. Одесская греческая колонія до сихъ поръ сохраняетъ нѣкоторую самобытность; она довольно велика. Грецiя находится въ постоянныхъ сношеніяхъ съ Одессой, благодаря морской торговлѣ нашего юга, ведущейся главнымъ образомъ черезъ Одессу, и торговыя связи послѣдней съ греческими рынками обширны. Въ Грецію мы отправляемъ зерновой хлѣбъ (до 150,000 пудовъ), рогатый скотъ,

овецъ, лѣсъ (140,000 пудовъ), а получаемъ разнообразные продукты греческой промышленности. Одесскій портъ постоянно посѣщается парусными судами подъ греческимъ флагомъ, а въ послѣднее время и греческими пароходами. Особенно оживленныя морскія сношенія Одесса поддерживаетъ съ аѳинскимъ портомъ Пиреемъ, въ который регулярно заходятъ пароходы Русскаго общества пароходства и торговли (Александрійская линія).

Весьма многочисленно въ Одессѣ еврейское населеніе: евреи составляютъ около $^1/_3$ числа городскихъ жителей. Такой крупный процентъ еврейскаго населенія объясняется, конечно, міровой торговлей одесскаго порта,—главнымъ источникомъ мѣстнаго коммерческаго обогащенія. Еще недавно Одесса по заграничной торговлѣ занимала первое и совершенно исключительное мѣсто среди портовъ Россіи; теперь роль ея въ хлѣбномъ экспортѣ падаетъ. Неблагопріятные для одесскаго направленія желѣзнодорожные тарифы, конкуренція другихъ портовъ Чернаго моря и искусственное засореніе вывозимаго изъ Одессы хлѣба уронили одесскій экспортъ, Неурожаи послѣднихъ лѣтъ въ экономическомъ районѣ, тяготѣющемъ къ одесскому порту, тоже имѣли значеніе, и, напримѣръ, въ 1900 году наблюдалось такое небывалое явленіе, что Одесса была не первымъ по экспорту хлѣба портомъ государства,

а третьимъ, уступивъ первое мѣсто Ростову-на-Дону, а второе Петербургу.

Важнымъ историческимъ памятникомъ молодой Одессы является Одесскій каѳедральный соборъ. Этотъ соборъ построенъ въ первоначальномъ миніатюрномъ видѣ архитекторомъ Франоли, при герцогѣ де-Ришелье, въ 1809 году, послѣ чего онъ съ годами постепенно расширялся. Соборъ играетъ видную роль въ историческихъ судьбахъ Одессы. Въ 1854 году, во время бомбардировки города (10 Апрѣля, въ Страстную субботу) одесское населеніе встрѣчало наступающій праздникъ Пасхи и наполняло храмы. Въ это время бомбы летѣли съ моря на одесскіе дома; соборъ тоже оказался подъ выстрѣлами. Испуганное населеніе трепетало за участь жилищъ. При грохотѣ бомбардировки въ одесскомъ соборѣ шла церковная служба; знаменитый архипастырь Одессы, преосвященный Иннокентій ободрялъ народъ и, призывая благословеніе Божіе на разгромляемый городъ, произносилъ съ церковнаго амвона горячія проповѣди, которыя возбуждали бодрость въ населеніи. Впослѣдствія этотъ архипастырь былъ погребенъ подъ сводами Одесскаго собора; въ послѣднемъ находятся также гробницы другихъ архипастырей Одессы: Іоанникія, Димитрія и Никанора и могилы знаменитаго дѣятеля Новороссіи свѣтлѣйшаго князя М. С. Воронцова и супруги его Е. К. Воронцовой. Въ одесскомъ со-

борѣ хранятся древнія иконы Св. Николая Чудотворца, драгоцѣнный образъ столь чтимой на югѣ чудотворной иконы Касперовской Божіей Матери и военная реликвія: турецкое знамя, подаренное городу Императоромъ Николаемъ I. Старый одесскій соборъ съ теченіемъ времени сталъ тѣсенъ для увеличившагося населенія Одессы (600,000 душъ) и естественно возникла мысль о его перестройкѣ. Перестройка обошлась въ 200,000 руб. Соборъ вмѣщаетъ теперь до 10,000 молящихся.

Интернаціональная Одесса гордится своимъ благоустройствомъ, европейскимъ лоскомъ и комфортомъ. Въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ она дѣйствительно не уступаетъ западно-европейскимъ городамъ. Ея прямыя улицы, широкіе троттуары, обсаженные деревьями, множество красивыхъ зданій прекрасной архитектуры производятъ пріятное впечатлѣніе на каждаго, въ особенности послѣ картины старыхъ и неуклюжихъ городовъ русскаго сѣвера. Гордостью Одессы является, между прочимъ, ея новый полуторамилліонный городской театръ, построенный по образцу вѣнскаго Рингъ-театра. Изяществомъ, своими размѣрами и техническимъ устройствомъ одесскій театръ превосходитъ столичные театры.

Судьбы Одессы тѣсно связаны съ судьбами южнаго мореходства.

Одновременно съ увеличеніемъ коммерческаго

флота на Черномъ морѣ и развитіемъ морской торговли возрастало значеніе первокласснаго Одесскаго порта.

Черноморскій флотъ при своемъ быстромъ ростѣ въ послѣднія десять лѣтъ встрѣчалъ, однако, постоянное препятствіе въ отсутствіи на Черномъ морѣ достаточныхъ средствъ для ремонта судовъ и въ малочисленности доковъ, пригодныхъ для большихъ кораблей новѣйшей конструкціи. Старое Николаевское адмиралтейство, основанное еще Потемкинымъ, занято было преимущественно механическими и строительными работами для военнаго флота. Севастопольское адмиралтейство, бывшее Русскаго общества пароходства и торговли, съ его обширными морскими и техническими приспособленіями (Мортоновъ элингъ) служило единственнымъ доступнымъ одинаково какъ для военнаго флота, такъ и для коммерческаго. Съ переходомъ севастопольскаго адмиралтейства въ 1897 году отъ Русскаго общества въ казну оно тоже занялось преимущественно работами для военнаго флота, и хотя правительство открыло доступъ туда и частнымъ пароходамъ, но пользованіе услугами адмиралтейства для послѣднихъ на практикѣ было чрезвычайно затруднительно. Коммерческій флотъ Чернаго моря сталъ обращаться къ услугамъ иностранцевъ: русскіе пароходы начали ходить въ галацскій правительственный докъ. Конечно,

пользованіе заграничными доками было бы крайне неудобно во время политическихъ осложненій и въ военное время, и русскому флоту нужно имѣть собственные доки у русскихъ береговъ. Затруднительному положенію черноморскаго флота нынѣ положенъ конецъ устройствомъ большого дока въ Одессѣ. Казна отвела для этой цѣли водное пространство въ одесской гавани между будущей хлѣбной гаванью Одессы и частнымъ элингомъ компаніи Беллино-Фендрихъ и предоставила Русскому обществу пароходства и торговли устройство дока, который черезъ 98 лѣтъ, со всѣми сооруженіями и мастерскими, переходитъ въ собственность правительства безъ всякаго вознагражденія обществу. На отведенномъ пространствѣ возникло одесское адмиралтейство. Зданія механическихъ мастерскихъ возведены на осушенныхъ и цементированныхъ фундаментахъ и массивахъ. Громадный докъ, доставленный въ Одессу изъ Фіумэ, обошелся въ 700,000 руб. Этотъ докъ, способный поднимать суда до 4,800 тоннъ вѣсомъ, (а при расширеніи его однимъ понтономъ и больше этого), предназначается не только для черноморскихъ судовъ, но и для океанскихъ пароходовъ. Докъ двухбашенный и въ настоящее время самый большой на Черномъ морѣ среди плавучихъ доковъ. Этотъ докъ, одесское адмиралтейство и механи-

ческія мастерскія съ ихъ оборудованіемъ обошлись около 2.000,000 руб.

Нашъ коммерческій флотъ давно испытываетъ нужду въ надежныхъ и основательно подготовленныхъ для морского дѣла судовыхъ служащихъ. Этихъ служащихъ прежде давали штурманскія училища, существовавшія въ семидесятыхъ годахъ въ Кронштадтѣ и Херсонѣ. Смѣнившіе эти училища Мореходные классы мало дали морю: они выпускали молодыхъ людей со слабымъ образованіемъ и совершенно не преслѣдовали задачъ воспитанія юношества. Въ послѣднее время мореходные классы замѣняются правительствомъ морскими учебными заведеніями новаго типа съ болѣе полнымъ научнымъ курсомъ и необходимой правильной постановкой практическихъ занятій. Одессѣ выпало на долю получить большое мореходное училище съ широко поставленною программою морскихъ наукъ и съ широкой морской практикой учениковъ на собственномъ кораблѣ училища. Все это дѣло создано было Министерствомъ Финансовъ. Съ 1903 года училище мореплаванія помѣщается въ Одессѣ въ собственномъ зданіи. При училищѣ открыто также механическое отдѣленіе для подготовки судовыхъ механиковъ. Новое училище уже довольно полно обнимаетъ потребности мореходства.

Одесса — первый на Черномъ морѣ морской портъ, но до послѣдняго времени здѣсь ничего

не было сдѣлано для низшихъ тружениковъ моря: матросовъ, машинистовъ, кочегаровъ. Въ англійскихъ портахъ давно существуютъ матросскія убѣжища, въ Одессѣ же низшій морской персоналъ, застигнутый безработицей или болѣзнью, совершенно безпомощенъ. Молодое Черноморское благотворительное общество теперь осуществляетъ важное это дѣло и устраиваетъ въ Одессѣ морское убѣжище.

Черезъ Одессу совершается громадное движеніе богомольцевъ къ святымъ мѣстамъ Аѳона и Іерусалима, (до 8 тыс. человѣкъ въ годъ).

Главная волна паломниковъ проходитъ на Пасху. Пасхальное движеніе паломниковъ начинается обыкновенно рано: со второй половины января и продолжается весь февраль и мартъ, причемъ въ эти мѣсяцы число паломниковъ постепенно возрастаетъ. Группы паломниковъ стекаются въ Одессу со всѣхъ концовъ ближней и дальней Россіи: изъ центральныхъ губерній, съ Юга, Поволжья, съ Урала и изъ Сибири. Прибываетъ много католическихъ паломниковъ изъ Юго-Западнаго края, часто совершенныхъ бѣдняковъ, имѣющихъ смутное представленіе о предстоящемъ путешествіи. Въ то время какъ православное Палестинское общество черезъ своихъ уполномоченныхъ облегчаетъ православнымъ паломникамъ отправленіе въ Святую землю, окружаетъ паломника возможными удобствами и при

помощи своихъ уполномоченныхъ непосредственно руководитъ паломнической поѣздкой и пріемомъ богомольцевъ въ Палестинѣ на русскихъ подворьяхъ, католическое духовенство, къ сожалѣнію, не беретъ на себя никакихъ заботъ въ этомъ направленіи и католическіе паломники брошены на произволъ случайностей. На дѣлѣ они, наравнѣ съ православными, обращаются въ Одессѣ къ услугамъ представителя Палестинскаго общества. Иногда бываютъ очень наивные путешественники-богомольцы. Бѣдняки-католики, прибывшіе въ Одессу пѣшкомъ изъ Кѣлецкой губерніи заявляютъ уполномоченному Палестинскаго общества: «Мы и дальше пойдемъ пѣшкомъ!».—Съ трудомъ удается разъяснить имъ невозможность такой прогулки и втолковать установленныя формальности для заграничнаго путешествія. Этого рода пилигримы питаются въ дорогѣ милостыней. Очень желательно установленіе какого-нибудь порядка и какой-нибудь организаціи для католической бѣдноты, отправляющейся въ Іерусалимъ.

Прибывающіе въ Іерусалимъ на русскія постройки православные паломники обыкновенно встрѣчаются въ привѣтливыхъ стѣнахъ этихъ построекъ съ многочисленными богомольцами, остающимися въ Іерусалимѣ всю зиму съ праздниковъ Рождества до Пасхи. Паломническое населеніе въ Іерусалимѣ въ періодъ съ декабря по апрѣль

очень многочисленно и выражается во многихъ тысячахъ человѣкъ. Паломники въ обстановкѣ Святой земли проводятъ Пасху и въ половинѣ апрѣля начинается обратное морское передвиженіе ихъ изъ Яффы на сѣверъ.

АМЕРИКАНСКІЙ ГОРОДОКЪ НА ЧЕРНОМЪ МОРѢ.

Бываютъ примѣры поразительно быстраго возникновенія городовъ. Въ удобномъ приморскомъ пунктѣ, гдѣ вчера еще ничего не было, кромѣ песковъ, выростаетъ, какъ феникъ изъ пепла, портовый городъ съ широкими, правильными улицами, большими площадями, набережной, пристанью и молодымъ, но красиво раскинутымъ по берегу бульваромъ. Все распланировалось здѣсь въ крупномъ масштабѣ. На улицахъ наперерывъ другъ передъ другомъ выростаютъ, словно грибы послѣ дождя, обывательскіе домики, хлѣбные магазины, комиссіонныя и промышленныя конторы, склады техническихъ принадлежностей и даже велосипедовъ. А вѣдь вчера на этомъ пустынномъ берегу гуляли только тучи песку! Такова была судьба молодого Новороссійска, разросшагося изъ жалкаго захолустья; теперь, по его примѣру, въ сѣверо-западномъ углу Чернаго моря, въ глухомъ

степномъ уголкѣ Крымскаго побережья выросъ новый живой промышленный городокъ безъ названія, которому въ послѣднее время дали имя Скадовска, по имени г. Скадовскаго, таврическаго губернскаго предводителя дворянства, которому принадлежитъ земля и которымъ много сдѣлано для созданія и развитія городка.

Мѣстоположеніе Скадовска очень выгодное. По дорогѣ изъ Одессы въ Крымъ лежитъ слѣва отъ морского пути, которымъ слѣдуютъ пароходы, обширный Каркенитскій заливъ, отдѣляющій Крымскій полуостровъ отъ материка. У сѣверныхъ береговъ этого залива длинная песчаная коса (продолженіе Тендровской косы) образуетъ закрытую бухту, въ которую, вслѣдствіе ея защищеннаго положенія, совсѣмъ не проникаетъ крупное волненіе. Эту бухту, имѣющую до десяти морскихъ миль длины, природа сдѣлала прекраснымъ портомъ, надежнѣйшимъ мѣстомъ для стоянки большихъ кораблей и малыхъ каботажныхъ судовъ, такъ какъ въ бухтѣ имѣются всевозможныя глубины: въ 30, 24—17 и 14 футъ. Хотя на мѣстѣ нынѣшняго Скадовска была пустыня, но на Джарылгачскую бухту давно обращали вниманіе; еще въ семидесятыхъ годахъ явился проэктъ Нензо-Джарылгачской желѣзной дороги, которая должна была направить сюда грузы обширнаго, лежащаго на пути хлѣбнаго района. Но въ дѣйствительности промышленной дѣятель-

ности суждено было народиться здѣсь лишь черезъ двадцать лѣтъ — съ пріобрѣтеніемъ Джарылгачскаго берега отъ прежнихъ владѣльцевъ (гг. Овсянико-Куликовскаго и Диминитру) г. Скадовскимъ.

Первымъ толчкомъ къ зарожденію здѣсь промышленной дѣятельности была постройка г. Скадовскимъ въ 1893 году длиннаго, вдающагося въ бухту, моста въ 120 саж. для нагрузки баржей, которыя, въ свою очередь, передавали хлѣбъ иностраннымъ пароходамъ, стоявшимъ на рейдѣ. Первый возъ хлѣба прибылъ въ Скадовскъ 2 сентября 1893 года, а первое иностранное судно пришло сюда для нагрузки 2 іюля 1894 года.

Новорожденный городъ сталъ быстро развиваться. Въ видахъ его заселенія новый владѣлецъ разбилъ землю на участки мѣрою 600 квадр. саж. каждый и сдавалъ эти участки въ долгосрочную аренду съ платою по 5 коп. въ годъ за квадратн. сажень, т. е. по 30 руб. за участокъ, причемъ земельные налоги уплачиваются не арендаторами, а собственникомъ. Земля была разобрана съ чрезвычайною быстротою и въ настоящее время эти участки продаются уже во вторыя и третьи руки по значительной цѣнѣ, такъ, напримѣръ, за переуступку лучшихъ прибрежныхъ участковъ платили тысячи, а за участки съ домами и постройками по 3—4 тысячи руб. за каждый.

Съ парохода, пришедшаго въ Джарылгачскую бухту, виденъ унылый низменный берегъ; на немъ

мелькаютъ уже весьма многочисленные бѣлые каменные домики—всѣ почти одинаковой несложной архитектуры, точно они выстроены въ одно и тоже время, что и было въ дѣйствительности. Въ 1899 году въ Скадовскѣ насчитывалось 450 домовъ и 2,500 жителей. Здѣсь открыты: таможня, почта, телеграфъ, телефонъ и выстроена церковь во имя Св. Сергія Радонежскаго. Это поразительные результаты за пять лѣтъ, такъ какъ до 1894 года городокъ Скадовскъ совершенно не существовалъ. За эти же пять лѣтъ сюда пришло до семидесяти иностранныхъ пароходовъ. Принявъ въ Скадовскѣ часть груза (до половины), суда затѣмъ догружались въ другихъ портахъ. Экспортъ Скадовска достигалъ въ 1898 году 2 милліоновъ пуд.; полагаютъ, что онъ современемъ возрастетъ до 4 милл. пуд.

Будущность Скадовска несомнѣнна. Она и служитъ магнитомъ для привлеченія сюда искателей счастья, число которыхъ все увеличивается. Постройки возникаютъ одна за другой. Работа кипитъ. Строительный камень привозится въ Скадовскъ парусными судами съ противоположнаго берега Каркенитскаго залива—изъ Акъ-Мечети, лѣсъ изъ Херсона. Акмечетскій камень замѣчательно твердый, прочный и устойчивый, такъ что дома Скадовска гораздо прочнѣе Одесскихъ.

Въ послѣднее время Скадовскъ, на ряду со своимъ промышленнымъ значеніемъ, пріобрѣтаетъ

также значеніе курорта, привлекая множество публики, ищущей хорошихъ морскихъ купаній и дачъ. Купанія въ Джарылгачской бухтѣ хороши постоянствомъ температуры, отсутствіемъ рѣзкихъ колебаній ея, незначительностью волненія (волна не выше 1 фута) и песчанымъ гладкимъ дномъ. Курортному значенію Скадовска способствуетъ устройство въ немъ лечебнаго заведенія теплыхъ морскихъ ваннъ и гидропатическаго заведенія.

Скадовскъ лежитъ въ 120 морск. миляхъ отъ Одессы; сообщеніе съ нимъ поддерживается небольшимъ морскимъ пароходомъ, перевозящимъ, однако, уже очень много публики весной и въ лѣтнее время. Зимой Джарылгачская бухта имѣетъ серьезныя неудобства: она замерзаетъ, особенно въ суровыя зимы, навигація прекращается. Ледоходъ здѣсь весьма опасенъ для судовъ. Конечно, съ устройствомъ въ бухтѣ портовыхъ сооруженій, съ пріобрѣтеніемъ для портовыхъ нуждъ парохода-ледокола явится больше удобствъ для экспортной дѣятельности Скадовска и продолжительности навигаціи, но до тѣхъ поръ съ замерзаніемъ бухты и съ ледоходомъ приходится, конечно, очень и очень считаться. Ледъ здѣсь, правда, некрѣпкій, вслѣдствіе отсутствія впадающихъ въ бухту рѣкъ и значительной солености ея воды; онъ, вѣроятно, будетъ легко поддаваться усиліямъ ледокола, на который и возлагается много надеждъ.

ТАЙНЫ МОРЯ.

«Есть многое на свѣтѣ, другъ Гораціо, чего не снилось нашимъ мудрецамъ!» Море имѣетъ свои тайны, которыхъ не постигла еще наука. Если оно можетъ быть страшнымъ, то оно страшно прежде всего своей неразгаданностью. «Ужасъ мореходцевъ къ сему морю, говоритъ лоція Чернаго моря 1835 года, былъ столь великъ, что они не иначе, какъ въ половинѣ мая осмѣливались пускаться въ него и спѣшили возвратиться къ концу августа». Теперь, положимъ, при развитіи парового флота, мореходцы «осмѣливаются» плавать въ любое время и при всякихъ условіяхъ, но тѣмъ не менѣе есть много явленій въ морѣ, изученіе которыхъ въ видахъ безопасности плаванія необходимо и для могущественнаго парового флота. Каждый шагъ въ области подобныхъ изслѣдованій нельзя не привѣтствовать.

На Черномъ морѣ существуютъ теченія, благодаря которымъ происходятъ иногда необъяснимыя вещи. Пароходъ, идущій вѣрнымъ курсомъ, только-что передъ тѣмъ опредѣлявшійся, оказывается снесеннымъ въ сторону и иногда къ опасному мѣсту. Такъ въ 1878 году у Тарханкута погибла императорская яхта «Ливадія». Въ другомъ случаѣ пароходъ, идущій при порядочномъ вѣтрѣ, т. е. имѣющій шансы быть подвинутымъ силою вѣтра, вдругъ, оказывается, подвинулся въ сторону, противоположную вѣтру. Такія явленія, конечно, особенно опасны во время тумана и командирамъ судовъ приходится очень и очень считаться съ невидимой силой теченія. Такое теченіе было причиной постановки на мель въ 1893 году пароходовъ «Цесаревна» и «Петръ», которые оба оказались поданными впередъ къ Севастополю во время тумана. «Петръ» тогда потерпѣлъ аварію и былъ снятъ съ камней съ большими расходами.

Что же это за теченіе, которое оказывается столь роковымъ и предательскимъ даже для осторожнаго судна? Этому вопросу была посвящена интересная брошюра гг. Скадовскихъ: «О зимнихъ испареніяхъ и временныхъ теченіяхъ Чернаго моря», составленная при содѣйствіи гг. капитановъ черноморскихъ пароходовъ. Многолѣтнія наблюденія гг. капитановъ освѣщаютъ многія загадочныя явленія въ жизни Чернаго моря.

Нижне-Босфорское теченіе, двигающееся въ верхнемъ слоѣ Чернаго моря до грубины 100 саженъ, вызываетъ много странныхъ фактовъ. Это теченіе направляется изъ Босфора къ Тарханкутскому мысу, откуда лѣвая вѣтвь теченія идетъ къ Тендрѣ, а правая, омывая весь Евпаторійскій заливъ, направляется мимо мысовъ Лукулъ и Херсонесскаго къ Бельбеку, Качѣ и далѣе къ берегамъ Кавказа: къ Сочи, Пицундѣ и даже къ Сухуму и Батуму. Зимой, соприкасаясь съ холоднымъ воздухомъ, это теплое теченіе производитъ испаренія и туманы, особенно въ сѣверо-западной части Чернаго моря. На пространствѣ отъ Одессы до Тендры, отъ мыса Тарханкутъ до мыса Лукулъ и отъ Кеатламы до Анапы испаренія чрезвычайно часты. Евпаторійскій заливъ, омываемый Нижне-Босфорскимъ теченіемъ, считается главнымъ разсадникомъ испареній. Если есть NO (Нордъ-Остъ), то въ испареніяхъ онъ обязательно свѣжѣетъ. Вдоль южнаго побережья Крыма между мысами Фіолентъ и Меганомъ испаренія не встрѣчаются. Тутъ, очевидно, теченіе находитъ иныя условія и здѣсь пароходы всегда могутъ оріентироваться.

Нижне-Босфорское теченіе имѣетъ свои выгодныя стороны. При томъ же NO суда могутъ прятаться за нимъ, такъ какъ восходящій надъ теченіемъ теплый потокъ воздуха служитъ щитомъ отъ NO вѣтра, волненіе за этимъ воздуш-

нымъ потокомъ тоже прекращается. Показанія моряковъ вполнѣ подверждаютъ это. Г. Гаврилюкъ приводитъ такой фактъ: идя при NO штормѣ изъ Ялты въ Батумъ, онъ спустился отъ Ялты къ Анатоліи и, пройдя 100 миль, встрѣтилъ маловѣтріе и легкую зыбь, т. е. онъ шелъ за теченіемъ. Вышедшій же вмѣстѣ съ нимъ другой пароходъ, взявшій курсъ на Идокопасъ, все время боролся со штормомъ и пришелъ въ Батумъ на 27 часовъ позже. Составитель названной брошюры тоже испыталъ это. Въ зиму 1894 года, идя на лодкѣ «Запорожецъ» изъ Севастополя въ Батумъ, онъ предложилъ командиру для провѣрки наблюденій взять курсъ изъ Севастополя на Синопъ и, пройдя 60 миль, лечь на Батумъ и, дѣйствительно, сдѣлавъ это, они вышли изъ области волненія и свѣжаго NO и при ясной, тихой погодѣ дошли вплоть до Батума.

Вообще удаленный отъ берега путь оказывался тише прибрежнаго за исключеніемъ только тѣхъ случаевъ, когда Кавказскія горы сильно покрыты снѣгомъ. Тогда лучше было итти вдоль береговъ, ибо обязательно сопровождали береговые вѣтра.

Явленія, подобныя указаннымъ, только въ обратномъ порядкѣ, наблюдаются при свѣжемъ SO (Зюдъ-Остѣ). Въ зиму 1894 года императорская яхта «Полярная Звѣзда», шедшая изъ Севастополя въ Батумъ прямымъ курсомъ, встрѣтила

SO штормъ и шла по 6 узловъ, при чемъ волненіемъ вышибло одинъ полупортикъ, между тѣмъ какъ шедшій въ то же время вдоль берега пароходъ «Платонъ» имѣлъ этотъ SO и крупное волненіе только до Новороссійска, дальше же, закрытый теченіемъ, онъ ничего подобнаго не испытывалъ. Таковы выгодныя стороны теченія, которое, при умѣньи пользоваться имъ, является лучшей защитой отъ шторма и даетъ тихое благопріятное плаваніе.

Нижне-Босфорское теченіе представляется въ общемъ значительной силой. Оно по временамъ имѣетъ быстроту болѣе 1 мили въ часъ, а въ Босфорѣ наблюдается подчасъ скорость теченія въ 5—6 миль. На берегъ Евпаторіи теченіемъ выбрасываетъ бревна, дрова и особаго вида оплетенныя бутылки, въ которыхъ въ Турціи продается вино Кіанти. Очевидно, всѣ эти предметы заносятся сюда съ турецкаго берега, т. е. наглядным образомъ оправдывается предположеніе о происхожденіи теченія изъ Босфора.

Не всѣ моряки, однако, согласны съ теоріей гг. Скадовскихъ. Покойный Г. Энгельманъ, многоопытный, старый морякъ, высказывался за существованіе теченія отъ Синопскаго берега къ мысу Сарычъ и отъ Батума къ Севастополю, чѣмъ на его взглядъ и объясняется то обстоятельство, что пароходы, идущіе изъ Ялты въ

Севастополь, какъ бы несетъ, а обратно имъ идти труднѣе. При NO-хъ вѣтрахъ, по наблюденіямъ Энгельмана, бываетъ большой выгонъ воды изъ Каркенитскаго залива, принимаемый тоже за теченіе.

ЕВПАТОРІЯ.

Евпаторія — крупный крымскій курортъ, славящійся морскими купаньями и грязелеченіемъ (Сакскія грязи, Майнаки). Сюда съѣзжается въ хорошіе годы до 9 тыс. человѣкъ, такъ что не хватаетъ ни номеровъ, ни квартиръ. Удобствъ въ Евпаторіи, къ сожалѣнію, мало, а дороговизна курортной жизни непомѣрная: маленькія комнаты для пріѣзжихъ идутъ по 40 и 50 руб. въ мѣсяцъ. Евпаторія кажется пріѣзжему человѣку городомъ патріархальнымъ на манеръ маленькихъ городовъ Востока. Въ городѣ очень значительно татарское населеніе и до 8 тысячъ караимовъ. Хотя русское населеніе въ Евпаторіи съ каждымъ годомъ возрастаетъ, но до послѣдняго времени городъ сохранялъ чисто-турецкую внѣшность. Этому способствовало господство надъ Евпаторіей грандіозной татарской мечети XVI вѣка, видимой на далекомъ разстояніи съ моря и

своими очертаніями похожей на константинопольскую Ая-Софію. Евпаторійская мечеть была построена въ 1552 году по образцу константинопольской. Не такъ давно среди населенія Евпаторіи созрѣла мысль постройки большого православнаго храма въ память скончавшагося въ Крыму Императора Александра III. Душою и исполнителемъ этого дѣла сдѣлался столь знакомый евпаторійскимъ сторожиламъ и многимъ поколѣніямъ пріѣзжихъ заслуженный протоіерей о. Яковъ, нынѣ покойный. Чепуринъ, Прошло три года и надъ низменной евпаторійской набережной выросъ въ 1898 году величественный соборъ, составившій главное украшеніе города. Подобнаго большого храма нѣтъ въ другихъ прибрежныхъ уголкахъ Крыма, кромѣ Севастополя. Евпаторійскій православный соборъ виденъ издали съ проходящихъ пароходовъ; во время тумана онъ своими крупными очертаніями указываетъ морякамъ мѣстонахожденіе Евпаторіи. Громадная татарская мечеть Евпаторіи теперь стушевалась: она уступаетъ по величинѣ и размѣрамъ новому православному храму. Послѣдній господствуетъ надъ берегомъ; своими очертаніями онъ также напоминаетъ константинопольскую Ая-Софію: типъ тотъ же. Соборъ красивъ и величественъ не только снаружи, но и внутри.

Евпаторія давно ждетъ желѣзной дороги и устройства защищеннаго порта, который здѣсь

крайне необходимъ. Устройство порта не потребуетъ большихъ затратъ, такъ какъ портовое загражденіе всего въ 200 саж. длиною можно положить на имѣющемся подводномъ рифѣ (Карантинный). Суда бѣдствуютъ въ Евпаторійской бухтѣ при восточныхъ вѣтрахъ, разбиваются и гибнутъ нерѣдко вмѣстѣ съ людьми. Съ устройствомъ же этого 200-саженнаго мола будетъ обезпеченъ регулярный заходъ въ Евпаторію русскихъ и иностранныхъ пароходовъ и явится здѣсь спокойная стоянка для мелкихъ каботажекъ, приходящихъ въ Евпаторію за грузами зерна и соли; во время шторма маленькіе судохозяева не будутъ терять кормившія ихъ суда.

Евпаторія—ближайшій для сѣвернаго Крыма вывозной портъ—понемногу привлекаетъ къ себѣ промышленниковъ, здѣсь открываются хлѣбныя конторы, на берегу выстроены амбары для ссыпки и храненія зерна. Въ городѣ нарождаются взамѣнъ безчисленныхъ старыхъ вѣтряныхъ мельницъ большія паровыя мукомольни.

Огражденіе Евпаторійской бухты понизитъ фрахты, платимые крымской промышленностью иностранцамъ: теперь иностранныя компаніи при вывозѣ евпаторійскихъ грузовъ засчитываютъ рискъ посѣщенія Евпаторіи въ деньги. Евпаторійскій портъ тѣмъ своевременнѣе, что съ прекращеніемъ экспортной дѣятельности въ Севастополѣ часть хлѣбныхъ грузовъ изъ числа севастополь-

скихъ ищетъ для себя новаго выхода. Ѳеодосія развила свой экспортъ съ прежнихъ 3—4 мил. пуд. до 10—15 мил. и скоро достигнетъ возможнаго для нея предѣла (18 мил. пуд.). А черезъ Севастополь шло 30 мил. пуд. зерна; слѣдовательно 12 мил. могутъ пойти черезъ Евпаторійскій портъ, который безъ особеннаго труда управится съ этимъ количествомъ хлѣба. Евпаторійская желѣзная дорога и портъ въ Евпаторіи окажутъ существенныя услуги не одной Евпаторіи; значительный тяготѣющій къ ней районъ сѣверной Тавриды ждетъ этой дороги въ интересахъ своей сельско-хозяйственной промышленности.

ЗИМОЙ ВО ЛЬДАХЪ.

Какой адскій трудъ представляетъ иногда въ зимнее время морская служба, эта упорная борьба съ суровой стихіей!

Какъ-то въ январѣ пароходъ «Великій Князь Константинъ» отходилъ изъ Одессы въ круговой крымско-кавказскій рейсъ. Надѣялись, что онъ не будетъ долго биться во льду, такъ какъ пароходы, пришедшіе въ Одессу наканунѣ, не встрѣтили большихъ затрудненій и пробивались во льду чуть-ли не часъ только. Пассажиры со свойственной имъ наивностью старались узнать съ точностью часъ своего прибытія въ Ялту или Ѳеодосію. Этихъ наивныхъ людей Господь посылаетъ очень много въ море. Однажды, когда пароходъ чуть не заливало, одна милая дама спрашивала у всѣхъ, поспѣетъ-ли она къ поѣзду. Господа пассажиры, столь многоопытные въ городской сутолкѣ, не подозрѣваютъ, что въ морѣ есть одинъ властелинъ—Господь Богъ.

Въ этотъ разъ, о которомъ я разсказываю, ничего, положимъ, особеннаго не было, но ниже вы увидите, что и никакіе разсчеты не были разумны. Дулъ маленькій Нордъ-Остъ, въ гавани льду было много — льду толстаго, массивнаго. Около нашего парохода стоялъ ледокольный пароходъ «Полезный». Онъ ровно въ 3 часа повелъ «Константина» въ море. «Полезный» ломаетъ ледъ уже полчаса, а мы подвинулись впередъ всего шаговъ на тридцать. Передъ нами разстилалась необозримая ледяная пустыня.

Прошелъ часъ, два, уже стемнѣло, а ледяному царству все еще конца-краю не видно. Пароходы подвигаются черепашьимъ шагомъ. «Константинъ» съ грохотомъ врѣзывается въ ледяныя глыбы, непріятный гулъ и визгъ оглашаютъ корпусъ судна. Мѣстами приходится отступать и пробиваться черезъ глыбы въ два-три пріема. «Полезный» работаетъ со всѣмъ усердіемъ, но много работы остается и на нашу долю; поминутно въ машинѣ звонки, это или задній ходъ, или остановка. Безъ преувеличенія: мы стоимъ 10—15 минутъ, а идемъ 3—4 минуты. Рѣдко попадается полынья, въ которой можно двигаться немного дольше.

Въ 7 часовъ вечера, казалось, Рубиконъ былъ перейденъ и какъ будто мы достигли открытаго моря. «Полезный» былъ отпущенъ, но въ морѣ встрѣтился вновь такой сплошной ледъ, что мы

Во время шторма.

не могли обойтись безъ его помощи и долгими свистками «Константинъ» просилъ его возвратиться. «Полезный» вернулся и началась новая каторжная работа, продолжавшаяся до глубокой ночи. Тѣ же звонки въ машину, остановки, задній ходъ, тотъ же протяжный гулъ отъ разрѣзываемаго льда и постоянная тревога за исходъ этой слишкомъ тяжелой борьбы. Цѣлыхъ *35 миль* въ теченіи *10 часовъ* мы идемъ въ сплошномъ льду, ежеминутно опасаясь, что будемъ отрѣзаны этимъ царствомъ льда не только отъ Одессы, куда уже не вернуться, но и отъ всего Божьяго свѣта.

Это было ужасное испытаніе для моряковъ. Они достаточно натерпѣлись и отъ труда сверхъ силъ и отъ погоды, морозившей людей острымъ Нордъ-Остомъ. Въ Одессѣ, конечно, не разсчитывали, что намъ предстоитъ такое полярное плаваніе, иначе пароходъ не былъ бы выпущенъ. Да и нельзя было разсчитывать, ибо ледяныя массы нанесло съ Днѣпра и Буга въ самый короткій промежутокъ времени...

Около полуночи начались частые свистки. Мы вступили въ полосу тумана. Послышались чьи-то отвѣтные свистки, и скоро въ сѣрой ночной мглѣ обрисовались огни встрѣчнаго парохода. Мы остановились на близкомъ разстояніи отъ него.

Столкновеніе избѣгнуто. Это, оказывается, идетъ въ Одессу пассажирскій пароходъ «Святой Николай». Мы сообщаемъ командиру «Николая»

неутѣшительныя свѣдѣнія о пути въ Одессу. Онъ передаетъ намъ, что мы скоро выйдемъ изъ полосы тумана и... попадемъ въ штормъ.

Былъ часъ ночи, когда мы вышли изо льда въ море и пароходъ стало покачивать. За бортами шумѣлъ сначала ледяной шерехъ, а потомъ стала шумѣть и вздымаемая Нордъ-Остомъ крупная тяжелая зыбь; она шумѣла всю ночь и весь слѣдующій день. Надъ сѣрыми волнами поднимался дождь мелкихъ брызгъ и лежала кругомъ столь знакомая морякамъ штормовая мгла.

Тарханкутъ, проходимый обыкновенно въ полночь, пройденъ былъ нами въ этотъ разъ въ 6 часовъ утра. Море разыгрывалось не на шутку, но устойчивый, прекрасный нашъ пароходъ шелъ вѣрнымъ шагомъ, очень плавно покачиваясь.

Въ первомъ часу дня пароходъ пришелъ въ Евпаторію, а въ 5 вечера былъ въ Севастополѣ, гдѣ скоро пришлось узнать о совершенномъ уже прекращеніи сообщенія съ Одессой вслѣдствіе массы льда въ морѣ.

«Константинъ» былъ послѣднимъ пароходомъ, пробившимся черезъ это ледяное царство. Его можно было поздравить съ настоящимъ полярнымъ плаваніемъ! Послѣ того Одесса сдѣлалась на недѣлю неприступной, и Севастополь сталъ исходнымъ и конечнымъ пунктомъ для всѣхъ рейсовъ по Черному морю.

Январь 1896 г.

ИДЕАЛЬНЫЙ ПОРТЪ.

Чтобы убѣдиться въ полной возможности одновременнаго существованія въ Севастополѣ коммерческаго и военнаго порта, достаточно хотя бы бѣглаго знакомства съ величиной и расположеніемъ севастопольскихъ бухтъ. Въ самомъ дѣлѣ въ Севастополѣ цѣлый лабиринтъ большихъ и малыхъ бухтъ на подобіе итальянской Рокка-ди-Катарро. Пріѣзжающіе въ Севастополь обыкновенно думаютъ, что небольшою Южною бухтою, которую они видятъ (въ ней останавливаются пассажирскіе пароходы) ограничиваются всѣ водныя богатства Севастополя. Немудрено, что выводы невыгодные. Если въ эту Южную бухту будутъ приходить иностранные пароходы и если въ ней будетъ большое торговое движеніе, то дѣйствительно будетъ тѣсно и, пожалуй, иностранцы могутъ подсмотрѣть какіе-нибудь секреты нашего военно-морского дѣла. Но представьте себѣ, что

Южная бухта это только малая частица всего того, чѣмъ обладаетъ Севастополь. Въ сторонѣ отъ нея находятся другія обширныя бухты. Если ихъ открыть иностраннымъ пароходамъ, то ужъ можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что господа иностранцы ничего оттуда не подсмотрятъ. Разъ рѣчь идетъ о Севастополѣ, право, не можетъ быть мѣста разсужденіямъ о тѣснотѣ.

Былъ седьмой часъ утра когда на маленькомъ пароходикѣ «Косарь» я вышелъ изъ Южной бухты и, обогнувъ Павловскій мысокъ, углубился въ Сѣверную бухту (такъ называемый Большой рейдъ). Солнечное утро открывало всѣ дали съ чрезвычайной ясностью. У входа на Большой рейдъ стояли броненосцы, по берегу тянулись постройки морского госпиталя, развалины арочного моста, бывшаго еще до крымской войны, домишки Матросской слободы... За крошечной Киленъ-бухтой открылся на береговомъ обрывѣ хорошенькій домикъ новорожденнаго устричнаго завода, показались желѣзнодорожная станція Инкерманъ и каменоломни. Линія Харьково-Севастопольской желѣзной дороги, начинаясь у оконечности Южной бухты, все время идетъ здѣсь надъ уступомъ берега. Но, увы, всѣ видѣнные поселки, строенія—это капля въ морѣ среди совершенно незастроенныхъ пустующихъ береговыхъ мѣстъ. Конечная часть Сѣверной бухты около устья Черной рѣчки образуетъ мелководную Инкерман-

скую бухту. Это мелководіе, впрочемъ, условное, ибо здѣсь на 7 саженей мягкаго илу надъ настоящимъ грунтомъ. Этотъ пунктъ, обильный прѣсной водой, справедливо рекомендуютъ для устройства военнаго адмиралтейства и доковъ. Военныя суда, особенно 10-ти милліонные броненосцы, не обростали бы въ прѣсной водѣ ракушками и водорослями, а это сберегло бы казнѣ большіе капиталы, такъ какъ введеніе броненосцевъ въ докъ и очистка ихъ стоитъ громадныхъ денегъ. Удаленность же Инкермана отъ моря, а слѣдовательно и отъ возможнаго приближенія непріятельскаго флота на цѣлыхъ десять верстъ—въ военное время имѣла бы свое крупное значеніе.

Насупротивъ Инкерманской бухты находится Сухарная балка, а въ одной верстѣ отъ нея Голландія—дачный домъ и садъ Главнаго командира черноморскаго флота и портовъ. Въ Панаётовой балкѣ кое-какія постройки севастопольскаго яхтъ-клуба, затѣмъ мелькаютъ оазисами инженерная пристань, постройки Сѣверной стороны и интендантская пристань. И тамъ и здѣсь врѣзываются въ берегъ небольшіе удобные для пристаней заливы.

На всемъ протяженіи двадцати трехъ верстъ береговой полосы Сѣверной бухты, если чего особенно много—то именно пустырей. Прямо обидно дѣлается! Чудная глубокая бухта ($10^1/_2$ саж. глуб.),

роскошная мѣстность, напоминающая своими зелеными горами и мѣловыми обрывами лучшіе волжскіе пейзажи, наличность прѣсной воды въ видѣ ключей и криницъ (колодцевъ), близость желѣзной дороги и при всѣхъ этихъ условіяхъ кругомъ мертвая пустыня, какъ будто эти пространства берега и воды не нужны рѣшительно никому. Можетъ ли послѣ этого быть рѣчь о какой то тѣснотѣ въ Севастополѣ? Воспользуйтесь этой бухтой и вы будете въ 10 верстахъ не только отъ всякаго нежелательнаго сосѣдства, но и отъ города, который при такихъ условіяхъ можно не лишать коммерческой жизни.

Въ противоположномъ концѣ отъ Инкермана, въ достаточномъ отдаленіи отъ Инкерманской и Южной бухтъ, и тоже въ сторонѣ отъ города, при выходѣ въ море, лежитъ обширная Стрѣлецкая бухта. Одно время, въ недолгую бытность министромъ путей сообщенія г-на Кривошеина, предполагалось назначить для коммерческаго порта ближайшія къ городу бухты Артиллерійскую или Карантинную (Херсонесскую). Это проэктировалось такъ настойчиво, что для созданія необходимыхъ условій предполагалось и «берега раздвинуть» и въ видахъ углубленія даже «докопаться» до центра земли. Разумѣется, все это были фразы. По пути въ Стрѣлецкую бухту вы имѣете возможность обозрѣть Артиллерійскую и Карантинную бухты: ни та, ни другая для порта не

пригодны. Первая такъ мала, что большому пароходу тутъ негдѣ повернуться, вторая нѣсколько больше, но она узка, извилиста, неглубока и вдобавокъ со скалистымъ дномъ. Къ чему «раздвигать» застроенные берега и копать скалистое дно, когда есть болѣе отвѣчающая цѣли Стрѣлецкая бухта, къ которой только нужно придвинуть рельсовый путь? Эта бухта протяженіемъ до 3 верстъ; она совершенно изолирована и отъ военнаго порта и отъ всего ближайшаго севастопольскаго раіона. Бухта имѣетъ хорошую глубину въ 9—10 саж. по срединѣ, до 2-хъ саж. у западнаго берега и нѣсколько мельче у восточнаго и южнаго (Мофетовскій рукавъ). Хотя Стрѣлецкая бухта и упирается въ открытое море, но силою естественныхъ условій она все-таки недурно защищена отъ вѣтровъ и зыби. Для нея опасенъ только ONO (Остъ-Нордъ-Остъ), но и отъ него она можетъ быть закрыта небольшими молами, которые легко устроить здѣсь на готовыхъ рифахъ. Отъ западнаго берега, какъ разъ у самаго входа въ бухту, тянется длинный рифъ въ 90 саж., изъ коихъ 25 саж. поднимаются надъ водой. На этомъ готовомъ основаніи можно построить волнорѣзъ въ 130 саж., а отъ противоположнаго восточнаго рифа выдвинуть молъ только на 10 саж. Тогда гавань будетъ достаточно защищена и отъ опаснаго ONO. По сдѣланнымъ предположительнымъ разсчетамъ, Стрѣлецкая бухта можетъ отпускать

до 25 мил. пуд. въ годъ зерна, т. е. на 9 мил. больше Ѳеодосіи. Одинъ изъ заливчиковъ бухты (Шверинскій) представляетъ всѣ удобства для устройства дока.

На нашъ взглядъ, весь «Севастопольскій вопросъ» сводится именно къ устройству вывознаго порта въ Стрѣлецкой гавани, если этотъ портъ никакъ не можетъ оставаться въ Южной бухтѣ. Съ устройствомъ желѣзнодорожнаго пути, на удобныхъ, пологихъ берегахъ Стрѣлецкой бухты возникнетъ тотъ торговый пунктъ, существованіе котораго въ другихъ, болѣе близкихъ къ военному порту мѣстахъ, признается нежелательнымъ. Иностранный корабль, выходя изъ Стрѣлецкой бухты прямо въ открытое море, видитъ только отдаленныя очертанія берега, внушительную Константиновскую батарею — и больше ничего. Онъ, такъ сказать, и не былъ въ Севастополѣ, не переступалъ его порога. Что касается собственно каботажнаго порта, то онъ могъ бы преспокойно продолжать существовать въ Южной бухтѣ. Сами отъ себя мы никакихъ секретовъ имѣть не можемъ, ибо мы и авторы этихъ секретовъ; никому не будетъ ущерба отъ посѣщенія Южной бухты нашими почтовыми пароходами, т. е. пароходами, которымъ въ военное время все равно придется стоять близко къ военному дѣлу и нести крейсерскую службу. Удовлетворивъ такимъ образомъ требованіямъ «раздѣленія», можно

Графская пристань въ Севастополѣ

предотвратить разореніе Севастополя, неминуемое при закрытіи его для заграничной торговли. Севастополь нуженъ всему Югу и надо желать, чтобы благодѣтельное значеніе этого всегда надежнаго, всегда открытаго порта не уменьшалось.

РОССІЯ НА ЧЕРНОМЪ МОРѢ.

Россія въ своемъ историческомъ прошломъ постоянно тяготѣла къ Черному морю, лелѣяла мечту о Босфорѣ и Царьградѣ и надѣялась, что Черное море, обогащающее своей торговлей и морскими сношеніями цвѣтущія области Юга, должно съ теченіемъ вѣковъ сдѣлаться русскимъ моремъ. Эта идея о Черномъ морѣ, явившаяся еще во времена Олега и Игоря, напоминала о себѣ во всѣ періоды русской исторіи. Севастопольская война 1854—1855 г. была жестокой и упорной борьбой за идею русскаго могущества на Черномъ морѣ. Горсть отважныхъ моряковъ, учениковъ знаменитаго Лазарева, устроителя нашей морской силы на Черномъ морѣ, самоотверженно защищала главный оплотъ этого могущества—Севастополь отъ союзнаго непріятеля, желавшаго во что бы ни стало нанести ударъ русской силѣ.

Севастопольской кампаніи предшествовала знаменитая въ русскихъ морскихъ лѣтописяхъ Синопская битва 18 ноября 1853 года. Эта битва тоже воплощала въ себѣ идею русской борьбы за Черное море, за Крымъ и Кавказъ. Кавказскій край, находившійся въ пятидесятыхъ годахъ подъ русскимъ владычествомъ, еще долго послѣ своего покоренія сохранялъ свою дикость и изолированность отъ остальной Россіи; войскъ тамъ было мало, и когда турки сдѣлали нападеніе на постъ Святого Николая и въ то же время стрѣляли по русской Дунайской флотиліи Варпаховскаго, то естественно въ Россіи явилась тревога за прочность нашего положенія на Черномъ морѣ, и знаменитому адмиралу Нахимову суждено было въ этотъ тревожный моментъ быть избавителемъ Россіи отъ грозившихъ ей потерь. Адмиралъ П. С. Нахимовъ, какъ въ Севастопольскомъ дѣлѣ, такъ и въ Синопскомъ бою, явился яркимъ выразителемъ русской идеи о Черномъ морѣ.

Тяжело давалась намъ эта борьба, хотя были и блестящія удачи, какъ напримѣръ удача Синопскаго боя. Потери турокъ при Синопѣ были велики. Тринадцать турецкихъ судовъ обратились въ развалины, погибло въ бою до 4,000 турокъ.

Синопскій бой имѣлъ громадное значеніе. Благодаря этой побѣдѣ, турки оставили свою военную предпріимчивость насчетъ нашего Кавказа. Синопская побѣда доказала морское могущество

Россіи на Югѣ. Престижъ нашъ поднялся не только въ глазахъ турокъ, но и въ глазахъ Европы: Англо-Французскій флотъ во время Синопской битвы стоялъ неподалеку отъ Константинополя и былъ свидѣтелемъ русскаго торжества.

Но Европа не простила намъ этой побѣды и Россіи пришлось тяжело и настойчиво отстаивать свою историческую миссію на Черномъ морѣ въ жаркомъ бою подъ стѣнами Севастополя.

Героемъ этой новой борьбы былъ тотъ же П. С. Нахимовъ и его сподвижники. Имя Павла Степановича Нахимова много говоритъ русскому сердцу и русскому патріотизму. Онъ съ блестящей плеядой своихъ соратниковъ грудью защищалъ неприкосновенность Севастополя и твердость русскаго могущества на Черноморскомъ югѣ. Можетъ быть, при такихъ бойцахъ какъ Нахимовъ и при лучшихъ средствахъ русская идея о Черномъ морѣ получила бы болѣе скорое и удачное осуществленіе, но исторія не судила Нахимову командованіе сильной эскадрой подъ Севастополемъ; ему выдались подвиги мучительной обороны на береговыхъ высотахъ подъ жесточайшимъ огнемъ непріятеля. Севастопольская кампанія была тяжела и по ужасной непріятельской осадѣ и по слабости нашей, по неустроенности молодого русскаго юга: Россія не имѣла ни сильнаго флота, ни сильныхъ крѣпостей, и даже Севастополь, главная опора нашего могу-

щества на Черномъ морѣ, былъ сравнительно слабо укрѣпленъ съ суши. Большое испытаніе предстояло личной храбрости и отвагѣ защитниковъ Севастополя, вышедшихъ со славой изъ этой неравной борьбы. Лишь послѣ Севастопольской кампаніи и въ значительной мѣрѣ подъ ея вліяніемъ стали исчезать всѣ прежніе дефекты нашего положенія на Черномъ морѣ, и нашъ Югъ, отрѣзанный бездорожьемъ отъ Сѣвера и центра Россіи, получилъ пути сообщенія.

На разстояніи, созданномъ десятилѣтіями, съ чрезвычайной отчетливостью выступаетъ та почетная миссія, исполнителями которой были Нахимовъ и другіе Севастопольскіе герои. На Черномъ морѣ Россія прорубала то окно въ Европу, о которомъ мечталъ Петръ Великій: задача нашихъ сношеній съ Западной Европой легче и скорѣе достигалась на Черномъ морѣ, чѣмъ на Балтійскомъ, которое и теперь стоитъ далеко позади торговыхъ преуспѣяній Юга. Черное море дѣлалось естественнымъ поприщемъ нашихъ морскихъ и торговыхъ успѣховъ, а Севастополь съ его чудными и обширными бухтами, способными вмѣстить флоты міра, становился de facto опорною точкой нашего движенія на Югѣ.

Русская идея о Черномъ морѣ, за которую жизнью своей заплатили Севастопольскіе герои, съ годами получала все болѣе удачное осуществленіе, хотя она и далеко еще не завершена.

Севастопольская война открыла дорогу русской предпріимчивости. Черное море вскорѣ послѣ Севастопольской кампаніи увидѣло у себя русскій торговый флотъ; съ 1857 г. этотъ флотъ сталъ дѣлать быстрые успѣхи; твердость нашего положенія на Черномъ морѣ замѣтно упрочивалась мирнымъ путемъ: послѣ пережитыхъ тяжелыхъ испытаній 1854—1855 г. Черное море пріобрѣтало физіономію русскаго моря; черезъ двадцать съ небольшимъ лѣтъ, въ русско-турецкую войну, нашъ черноморскій коммерческій флотъ уже былъ въ состояніи оказать серьезныя услуги отечеству.

Въ царствованіе Императора Александра III русская идея о Черномъ морѣ сдѣлала рѣшительные успѣхи. Чувствительная для насъ пора неимѣнія своего военнаго флота на Черномъ морѣ безвозвратно окончилась, когда Государь Императоръ объявилъ потерявшимъ силу навязанное намъ Европой запрещеніе насчетъ военнаго флота. Наряду съ развившимся къ этому времени коммерческимъ флотомъ, на Черномъ морѣ появилась грозная боевая и оборонительная сила—черноморскіе броненосцы; военный флотъ Чернаго моря растетъ и увеличивается и при нынѣ Царствующемъ Государѣ Императорѣ. Севастополь—эта опора нашего могущества въ южныхъ водахъ—сталъ сильной военной крѣпостью, вполнѣ отвѣчающей важности своего положенія.

Коммерческій флотъ Чернаго моря въ тяжелые

годы отсутствія у насъ военнаго флота постепенно создавалъ «на томъ берегу» популярность и престижъ русскаго имени. Русская торговля имѣетъ уже свои центры во всѣхъ чужеземныхъ углахъ Чернаго моря. Къ русской идеѣ о Черномъ морѣ теперь всѣ привыкли, всѣ съ нею сроднились.

ИСТОРИЧЕСКІЙ УГОЛОКЪ.

Севастополь хотя и лишился торговли и обѣднѣлъ, но онъ все-таки въ послѣдніе годы дѣятельно обстраивался: на Нахимовскомъ проспектѣ появились новые нарядные дома съ большими магазинами, выросли большія постройки и на Морской улицѣ. Можетъ быть, городъ поддерживала увѣренность, что ему оставятъ коммерческій портъ. Въ центрѣ Севастополя около морского собранія и Приморскаго бульвара въ 1898 г. открытъ памятникъ Нахимову. Мичманскій бульваръ съ памятникомъ лейтенанту Казарскому (1828 г.; «Казарскому—потомству въ примѣръ») приведенъ въ чистый и нарядный видъ. По Нахимовскому проспекту и Екатерининской улицѣ проложены рельсы электрической дороги, которая обогнула весь городъ. На разрѣшенные правительствомъ 300 тысячъ рублей изъ полукопѣечнаго сбора городъ расширилъ водоснабженіе,

Старый Севастополь и парусный флот

ИСТОРИЧЕСКІЙ УГОЛОКЪ.

Севастоп[illegible] и [illegible]лился торговля и [illegible] [illegible] въ послѣдніе годы [illegible] [illegible] на Нахимовскомъ просп[illegible] [illegible] дома съ больш[illegible] [illegible] зданія постройки и [illegible] [illegible] быть, городъ [illegible] [illegible] [illegible]ность. [illegible] ему оставить [illegible] [illegible] Въ [illegible] Севастополь [illegible] [illegible] [illegible] и [illegible] бульвара въ [illegible] [illegible] Нахимову. Мичманскій [illegible] [illegible] лейтенанту Каза[illegible] [illegible] [illegible]рскому—почтмейстеру въ [illegible] [illegible] чистый и нарядный видъ. По [illegible] [illegible] проспекту и Екатерининской у[illegible] [illegible] рельсы электрической дороги, [illegible] [illegible] весь городъ. На [illegible] [illegible] 300 тысячъ рублей изъ [illegible] [illegible] городъ [illegible]

Старый Севастополь и парусный флотъ.

которое было до 1899 года крайне скуднымъ, особенно въ лѣтнюю жару. Таковы перемѣны въ Севастополѣ.

Севастополь особенно хорошъ весной и даже ранней весной—пока нѣтъ сильной жары и пыли. Впрочемъ, и въ апрѣлѣ иногда солнце припекаетъ. Но въ то время, какъ на улицахъ города жарко, съ высотъ Малахова кургана видны на гребняхъ крымскихъ горъ бѣлыя полосы снѣга. Малаховъ курганъ, полный патріотическихъ воспоминаній, расположенъ на окраинѣ города, по другую сторону Южной бухты. Съ вершины его открывается чудный видъ на морскія дали, на весь Севастополь съ Сѣверной стороной. За курганомъ виднѣются памятныя по севастопольской оборонѣ урочища: зеленая холмистая площадь, куда въ 1854 году проникъ непріятель, сразившій русскихъ героевъ, адмираловъ Нахимова, Корнилова и Истомина. Въ 1896 году на вершинѣ Малахова кургана поставленъ величественный памятникъ Корнилову («Отстаивайте же Севастополь!») съ боковой фигурой матроса Кошки, рядомъ мраморная плита, гдѣ 5 октября 1854 г. былъ смертельно раненъ Корниловъ. Далѣе обозначено мѣсто смерти Нахимова и только среди зеленаго простора сосѣдней ложбины теряется пунктъ, гдѣ сложилъ свою боевую голову адмиралъ Истоминъ.

Къ исполнившемуся въ 1904 году юбилею Се-

вастопольской обороны возстановлены всѣ памятники этой обороны, дающіе довольно полную картину нашей оборонительной линіи, мѣстъ былыхъ позицій и былыхъ подвиговъ.

Кромѣ монумента Корнилову, на высотѣ Малахова кургана, въ уединенномъ зеленомъ уголкѣ за желѣзной оградой, высится обелискъ изъ бѣлаго мрамора. Это памятникъ въ честь русскихъ и французскихъ воиновъ, павшихъ на Малаховомъ курганѣ, при защитѣ и нападеніи 27 августа 1855 года. Малаховъ курганъ, изрѣзанный многочисленными дорожками и густо обросшій молодой зеленью, очень красивъ. Онъ имѣетъ еще одну драгоцѣнную достопримѣчательность—большую каменную руину съ подземельемъ; во время севастопольской обороны подземелье это служило походной квартирой штаба и генераловъ и было пріютомъ для отдыха и походнаго обѣда начальствующихъ лицъ; раньше это сооруженіе было выше и служило маякомъ и сигнальной станціей для черноморскаго флота. Въ подземельѣ надписью на доскѣ указано мѣсто, гдѣ стояла кровать погибшаго геройскою смертью контръ-адмирала В. И. Истомина. Во время войны подземелье было до верху засыпано землей и изъ него велъ потайной ходъ на батареи. Теперь руина отрыта и приведена въ первоначальный видъ, въ ней возстановлена и существовавшая прежде часовня; внутренность

подземелья освѣщена узкими маленькими окончами.

Въ Севастополѣ интересны не только берега, но и воды. Въ обширныхъ незамерзающихъ севастопольскихъ бухтахъ Сѣверной и Южной съ недавняго времени нашло себѣ мѣсто устрицеводство. Это дѣло новое въ Россіи. Устричные ловы у насъ существуютъ въ Крыму и на Кавказѣ: на Ѳеодосійскомъ побережьи и въ мѣстечкѣ Гудаутахъ (въ 9 миляхъ отъ извѣстнаго Ново-Аѳонскаго монастыря). Въ Гудаутахъ устричный промыселъ существуетъ съ 1887 года и даетъ 5—6 милліоновъ устрицъ, продаваемыхъ баснословно дешево (2 руб. за тысячу).

Главнымъ центромъ русскаго устрицеводства дѣлается Севастополь. Глубина Севастопольскихъ бухтъ и защищенность ихъ отъ морского волненія благопріятствуютъ искусственному разведенію устрицъ. Недостатокъ черноморскихъ устрицъ заключается въ томъ, что онѣ слишкомъ мелки и тощи. Въ Севастополѣ сдѣланъ опытъ систематическаго выкармливанія устрицъ. Въ 1895 г. въ Сѣверной бухтѣ, въ удаленномъ отъ города уголкѣ, возникъ первый въ Россіи устричный заводъ, устроенный любителями для опытовъ и научныхъ наблюденій. На уступѣ берега красуется трехъ-этажное, съ башенками зданіе этого завода съ хозяйственными постройками, внизу

въ бухтѣ—заводская пристань и бассейны для выводки устрицъ изъ устричной икры.

Водное пространство вдоль береговъ Южной бухты, въ 20 саж. шириною, Высочайше предоставлено для надобностей новаго завода. Въ бухтахъ скрыты всѣ подводныя тайны устрицеводства. Это особая обширная область водяного хозяйства. Севастопольскія устрицы стали было вырождаться. Чтобы улучшить ихъ породы, Севастопольскій заводъ стремится прежде всего создать въ Южной бухтѣ благопріятныя для жизни устрицъ условія. Устрица требуетъ для питанія обилія въ водѣ инфузорій. Заводъ поэтому насыщаетъ воду въ своемъ районѣ мучнистыми веществами, которыя порождаютъ обиліе въ водѣ инфузорій. Устрицы пола не имѣютъ; икру онѣ мечутъ по очереди черезъ годъ, родильный процессъ у устрицъ необычайно тяжелый, при этомъ процессѣ масса устрицъ погибаетъ. Послѣ двѣнадцати дней икра устрицы отдѣляется изъ родительской раковины и получаетъ самостоятельное развитіе. Съ этого момента и начинаются заботы завода, который оберегаетъ устрицу отъ вредныхъ вліяній; собранные на днѣ бухты зародыши устрицъ онъ помѣщаетъ въ свои цистерны, защищаетъ ихъ отъ устричныхъ враговъ и выращиваетъ ихъ. Устрица имѣетъ на морскомъ днѣ безчисленныхъ враговъ: ее уничтожаютъ морскіе черви и болѣзни. Заводъ помѣщаетъ взрослыхъ устрицъ

въ разставленныхъ въ бухтѣ прозрачныхъ сѣтчатыхъ ящикахъ; во избѣжаніе тѣсноты устрицы лежатъ на полкахъ. Тѣснота для устрицъ особенно опасна: устрица можетъ жить только на свободѣ и при благопріятныхъ условіяхъ. Въ гигіенической обстановкѣ, создаваемой заводомъ, устрица лучше развивается, получаетъ силы для борьбы съ болѣзнями и врагами и полнѣетъ. Взрослыхъ устрицъ заводъ переводитъ въ Южную бухту для дальнѣйшаго выдерживанія и выращиванья.

Для устрицъ нужна температура воды отъ 10 до 14 град.; поэтому въ холодныя зимы и въ лѣтній зной заводъ опускаетъ ихъ глубже на дно. Устрица требуетъ за собой постояннаго заботливаго ухода. Лучшія крупныя породы устрицъ отсылаются заводомъ къ Высочайшему Двору.

Въ 12 верстахъ отъ Севастополя, въ уединенной ложбинѣ среди каменистыхъ безлѣсныхъ горъ, лежитъ крошечная, многимъ только по наслышкѣ знакомая, Балаклава. Прежде это было весьма замкнутое греческое поселеніе, но теперь здѣсь охотно основываются и устраиваются русскіе, покупающіе живописные участки земли на склонахъ горъ, вблизи бухты. Отъ Севастополя до Балаклавы идетъ прекрасное шоссе, проходящее сначала полями, а около Балаклавы въ виду красивыхъ горъ, долинъ и мимо большихъ виноградниковъ. Удивительное впечатлѣніе про-

изводитъ Балаклава при въѣздѣ въ нее. Передъ вами, точно въ панорамѣ, около синей бухточки неожиданно открывается крошечный симпатичный городокъ, весь изъ бѣлыхъ каменныхъ домиковъ, закрытый кругомъ зеленою стѣною горъ. Балаклавская бухта образуетъ подобіе озера. Выхода къ морю не видно, такъ какъ узкій и глубокій заливъ, нѣкогда дававшій пріютъ англійскимъ кораблямъ, идетъ къ морю капризными извилинами. Надъ бухточкой разбросаны по горамъ развалины генуэзскихъ укрѣпленій: остатки стѣнъ и три башни. Внизу подъ ними крошечная старая греческая церковка Двѣнадцати Апостоловъ, рядомъ новая церковь. На синѣющей поверхности бухты полная тишина, видны двѣ-три рыбачьихъ лодки и разостланные по берегу невода. Идиллическимъ покоемъ вѣетъ отъ всей этой картины. Точно вы очутились на берегахъ какого-нибудь швейцарскаго озера въ глуши далекаго уединеннаго кантона.

Въ этомъ маленькомъ гнѣздышкѣ 800 человѣкъ жителей, здѣсь есть своя промышленность—значительное рыбное дѣло. Въ восьмидесятыхъ годахъ по примѣру, показанному французами, здѣсь возникли заводы, изготовляющіе консервы. Широко развилось производство «русскихъ сардинокъ». Балаклавская бухта изобильно снабжаетъ заводы мелкой рыбой. У выхода своего къ морю бухта образуетъ живописныя озера, въ ко-

торыхъ мѣрно шумитъ морской прибой. Тутъ разставляются сѣти, причемъ рыбаки, взобравшись на гору, слѣдятъ оттуда за ловомъ, и съ этой высоты все видятъ съ такой отчетливостью, что, говорятъ, можно сосчитать количество рыбы, попавшей въ неводъ. При помощи особыхъ приспособленій рыбаки, не сходя внизъ, закрываютъ неводъ съ уловомъ и затѣмъ тащатъ его. Въ Балаклавѣ въ настоящее время три рыбныхъ завода. Всѣ они занимаютъ прибрежье бухты насупротивъ города. Здѣсь, какъ и на астраханскихъ промыслахъ, по рыбному дѣлу работаютъ почти исключительно женщины. Пойманная мелкая рыба (камса) прежде всего очищается, затѣмъ раскладывается особеннымъ образомъ въ металлическія сѣтки и выставляется на солнце для вяленія, послѣ того она размѣщается по жестянкамъ и поливается масломъ. Когда масло достаточно пропитало рыбу, жестянки запаиваются и идутъ въ продажу. Кромѣ мѣстной камсы, заводы приготовляютъ и другіе консервы изъ болѣе крупной рыбы: бѣлуги, макрели (скумбрія), кефали и осетрины.

Балаклавская бухта, питая рыболовство, вмѣстѣ съ тѣмъ славится прекрасными купаньями. Сюда съѣзжается на лѣто много публики, ищущей тишины, природы и возможно удобной, но недорогой жизни. Жизнь въ Ялтѣ, Алупкѣ или Гурзуфѣ, особенно во время сезона, совершенно не по карману среднему обывателю съ ограничен-

ными средствами. Кто не боится скуки — тотъ находитъ въ Балаклавѣ идиллическій уголокъ полный тишины и поэзіи.

Весеннія поѣздки въ Крымъ какъ-то входятъ въ моду. Въ Крымъ пріѣзжаютъ на Пасху съ сѣвера и изъ сосѣднихъ городовъ. Изъ Севастополя ежедневно отправляются экипажи въ чудный Георгіевскій монастырь, извѣстный столько же своею тысячелѣтнею древностью и святынями, сколько живописностью мѣстоположенія. Это даже для Крыма рѣдкостный уголокъ. Изъ Балаклавы въ Георгіевскій монастырь ведетъ дорога въ $4^1/_2$ версты, которая почти все время поднимается въ гору; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, вслѣдствіе крутизны, лучше выходить изъ экипажа. Когда вы поднялись на вершину степнаго плато, то открывается очаровательная и грандіозная панорама: на горизонтѣ съ трехъ сторонъ разстилается блещущее на солнцѣ голубое море съ коегдѣ замѣтными точками пароходовъ, надъ которыми чернѣютъ полоски дыма. Со стороны дороги Георгіевскій монастырь ничего особеннаго не представляетъ; видны небольшой садъ, стѣна, монастырскія постройки. Но когда вы прошли святыя ворота и очутились на берегу, вы останавливаетесь, пораженные необыкновенно красивымъ зрѣлищемъ. Съ правой стороны неприступнымъ утесомъ выдвинулся скалистый мысъ Фіолентъ, образующій около монастыря крохотный

открытый заливъ; почти отвѣснымъ обрывомъ спускается къ нему берегъ. Морская даль съ этой высоты очаровательна. Къ береговымъ скаламъ мѣрно подбѣгаютъ волны, пѣнистый прибой долетаетъ снизу мягкимъ пріятнымъ шумомъ, вдали по всей безграничной синевѣ моря гуляютъ на солнцѣ «барашки»—бѣляки волнъ, вздымаемыхъ свѣжимъ весеннимъ вѣтромъ. По утесу берега разбросана зелень кипарисовъ и кустарниковъ. Замѣчательна сила контраста: здѣсь на высотѣ берега миръ и покой древней обители, тонкими звуками разливается въ воздухѣ монастырскій колоколъ, а тамъ внизу—мятежное море съ разбросанными по немъ десятками человѣческихъ жизней, о которыхъ говоритъ лишь черная струйка дыма на горизонтѣ.

Отъ Георгіевскаго монастыря до Севастополя на разстояніи 10 верстъ идетъ степью прекрасная дорога, по которой мягко, безшумно катится экипажъ. Глядя на прекрасныя шоссе, на хорошіе проселки степной части Крыма, съ досадой и сожалѣніемъ думаешь о безчисленныхъ невылазныхъ топяхъ нашей деревенской Россіи, гдѣ въ эту пору ранней весны тонутъ и калѣчатся лошади. Счастливое населеніе степного Крыма не знаетъ невзгодъ распутицы, которая такъ отравляетъ деревенское существованіе...

Море имѣетъ свои законы. На берегу тепло; однако, выйдя изъ Севастополя въ тихій солнеч-

ный день, мы попадаемъ въ морѣ въ штормъ. Холодный нордъ-остъ разводитъ большую зыбь. Громадныя сѣрыя волны съ бѣлыми гребнями выростаютъ въ холмы и большая, хотя и очень мѣрная (вслѣдствіе хорошей конструкціи парохода) качка преслѣдуетъ насъ полтораста миль. Какъ хорошо море лѣтомъ и осенью и какъ иногда непріятна въ немъ переходная пора ранней весны! Впрочемъ, и то сказать: развѣ эта качка на хорошихъ благоустроенныхъ пароходахъ можетъ идти въ сравненіе съ тѣмъ, что испытывали путешественники всего лѣтъ 20 назадъ, плавая на жалкихъ скорлупахъ въ 100—150 фут. длины, которыя бѣдствовали въ морѣ и приходили въ портъ съ разбитыми бортами. Теперешній пароходъ, принимая въ свои цистерны тысячи пудовъ водяного балласта, часто даже не шелохнется во время такой погоды, когда старое судно безпомощно металось. Какъ показываютъ наблюденія, атмосферическія условія Чернаго моря съ годами становятся все суровѣе, а плаванье труднѣе... На старыхъ судахъ уже немного и наплаваешь.

НАШЕ МОРЕХОДСТВО.

I.

Въ послѣднее десятилѣтіе много правительственныхъ заботъ посвящено было русскому мореплаванію. Облегчаются условія роста нашего коммерческаго флота, снята прежняя стѣснительная пошлина на суда построенныя заграницей, поощряются новыя линіи русскаго мореходства и расширяется районъ нашей морской торговли. Прекрасныя, практическія мѣры даютъ нѣкоторые результаты, но, къ сожалѣнію, переживаемая эпоха морскихъ реформъ совпала со многими неблагопріятными условіями.

Съ постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ замѣтно усиливается изъ года въ годъ конкурренція желѣзныхъ путей съ водными путями, отъ которыхъ желѣзнодорожныя линіи дѣятельно отвоевываютъ грузы. Особенно сильное вліяніе оказала въ этомъ отношеніи постройка новой

дороги Петровскъ (на Каспійскомъ морѣ)—Баладжары, которая соединила русскую желѣзнодорожную сѣть съ Закавказьемъ. Благодаря особымъ тарифамъ, эта линія обезпечила рельсовымъ путямъ перевозку многихъ грузовъ на сѣверъ и западъ Россіи—тѣхъ грузовъ, которые перевозились раньше моремъ и питали черноморскій флотъ. Благодаря керосиновымъ грузамъ, шедшимъ изъ Батума въ Варшаву и Привислинскій край, создался было на Черномъ морѣ довольно значительный наливной флотъ. Съ исчезновеніемъ морскихъ нефтяныхъ перевозокъ этотъ флотъ былъ обреченъ на безработицу и ему пришлось искать заработковъ заграницей (дальнія перевозки керосина на европейскіе рынки, на Дальній Востокъ, въ Китай, Индію и Японію). Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ мореходствомъ приняла вообще угрожающіе размѣры: кромѣ нефтяныхъ грузовъ, она быстро охватила и другія статьи морской перевозки: сахаръ и желѣзо, идущіе съ сѣвера въ Баку, а также грузы персидскаго хлопка, идущіе черезъ Кавказъ, сухихъ фруктовъ и проч. Получается слѣдующее положеніе: въ громадномъ районѣ Россіи къ востоку отъ Либаво-Роменской жел. дороги все передвиженіе грузовъ, какъ направляющихся на югъ, такъ и идущихъ на сѣверъ,—закрѣпощается за петровско-баладжарскимъ направленіемъ и за примыкающими къ нему дорогами. Постройка

линіи Кіевъ—Ковель, сблизившей востокъ Россіи съ Западнымъ краемъ, создала новый конкурирующій съ Чернымъ моремъ путь для передвиженія грузовъ съ Кавказа въ Варшавскій районъ. Между тѣмъ именно этими транзитными грузами и поддерживались заработки черноморскаго коммерческаго флота. Число грузовъ на Черномъ морѣ теперь оскудѣваетъ, дѣла нашего коммерческаго флота по каботажу не особенно блестящи. Правительство всѣми мѣрами стремится поддержать русскій коммерческій флотъ, вырабатываетъ мѣры для поощренія русскаго каботажа, но желѣзнодорожные тарифы убиваютъ все дѣло.

Еще недавно примѣромъ блестящаго, богатаго и быстро растущаго морского предпріятія являлся Добровольный флотъ, который, выросши изъ ничтожества, развивался изъ года въ годъ въ связи съ ростомъ и оживленіемъ нашихъ морскихъ сношеній съ дальнимъ Востокомъ.

Добровольный флотъ, какъ извѣстно, вызвала къ жизни русско-турецкая война. Ожидавшійся разрывъ съ Англіей побудилъ насъ озаботиться пріобрѣтеніемъ пароходовъ, отвѣчающихъ требованіямъ минуты. На стекавшіяся пожертвованія (до 3.000,000 рублей) въ 1878 году были пріобрѣтены отъ гамбургско-американской компаніи три первые парохода флота: «Россія», «Москва» и «Петербургъ», которые по окончаніи военныхъ

дѣйствій на Востокѣ перевозили войска на родину и за удачное выполненіе этой операціи удостоились отъ Императора Александра Николаевича похвальной резолюціи: «Спасибо за начало!»

Пароходы Флота нѣкоторое время находились въ составѣ тихо-океанской эскадры адмирала Лесовскаго, затѣмъ въ теченіе долгаго времени перевозили изъ Одессы и изъ другихъ южныхъ портовъ грузы на Дальній Востокъ, доставляли ссыльныхъ на Сахалинъ и обслуживали мѣстные порты нашей Тихо-океанской окраины. Въ 1883 году Высочайше утверждено дѣйствующее положеніе о Добровольномъ флотѣ, съ выдачей Добровольному флоту ежегодной субсидіи въ 600,000 р.

Во время греко-турецкой войны и окупаціи острова Крита, Добровольный флотъ въ очередь съ пароходами Русскаго общества пароходства и торговли несъ крейсерскую и транспортную службу между Одессой и портами Крита. Это время было временемъ наибольшаго развитія Добровольнаго флота.

Добровольнымъ флотомъ были пріобрѣтены одинъ за другимъ большіе первоклассные крейсеры: «Херсонъ», «Москва» и «Смоленскъ», послѣдній стоимостью до 3 мил. руб. Вспыхнувшая на Дальнемъ Востокѣ, въ 1899 году, китайская война потребовала наличности большого числа готовыхъ пароходовъ для перевозки войскъ изъ

Одессы на Дальній Востокъ. Нашъ коммерческій флотъ былъ въ это время вполнѣ подготовленъ къ подобной задачѣ. Всѣ русскіе моряки энергично откликнулись на призывъ правительства, въ предложенныхъ судахъ не было недостатка. Къ сожалѣнію, по чисто случайнымъ причинамъ въ военныхъ перевозкахъ взяли верхъ иностранцы, заключившіе съ казною выгодные контракты и обставившіе ихъ крупными неустойками. Все-таки пароходы Добровольнаго флота и Русскаго общества пароходства и торговли съ успѣхомъ выполнили сложную операцію массовой перевозки войскъ на театръ войны и обратно, несли крейсерскую службу въ водахъ Дальняго Востока и сдѣлали все гораздо лучше иностранцевъ, такъ какъ на иностранныхъ пароходахъ войска перевозились въ крайне неудовлетворительныхъ условіяхъ.

Добровольный флотъ, переживъ славное, богатое воспоминаніями прошлое, къ сожалѣнію, считается теперь съ серьезными затрудненіями: проведеніе Сибирской и Манчжурской желѣзныхъ дорогъ отняло у него массу грузовъ, сократило его работу и лучшіе пароходы Флота обречены теперь на бездѣйствіе.

II.

[illegible] не успѣли еще [illegible] [illegible] нашего мореходства. В[illegible] [illegible] вать по старому и внутреннія [illegible] [illegible] развѣ [illegible] морское [illegible], [illegible] въ завтрашнемъ днѣ. И [illegible]способность [illegible] морского предпріятія [illegible] произволъ случайностей. [illegible] конъ [illegible] частную собственность, [illegible] [illegible] морскую. [illegible] [illegible] обусловливаемое [illegible] [illegible] и не зависящее отъ [illegible] [illegible] любое мореходное предпрі[illegible] [illegible] и суммѣ исковъ, [illegible] въ конецъ: предѣлы [illegible] отвѣтственности [illegible] морскихъ предпріятій не существуетъ. [illegible] иностранныхъ законодательствахъ [illegible] [illegible] отвѣтственность точно установ[illegible] [illegible] [illegible] превосходить стоимости судна, [illegible] [illegible] судебная практика, ограни[illegible] [illegible] постоянной наличности [illegible] [illegible] нашi морскія предпріятія могутъ такъ же быстро увядать, какъ и [illegible] [illegible]ться. Естественно, что какими бы мѣрами [illegible] ни поощряло развитіе нашего [illegible] [illegible] флота, но кому же охота вкладывать [illegible] непремѣнно крупныя [illegible] [illegible].

Балаклавская бухта.

рискованное дѣло. Представители черноморскаго мореходства совершенно справедливо добиваются установленія предѣльной отвѣтственности за несчастные случаи при пароходной эксплоатаціи. Въ желѣзнодорожной эксплоатаціи почти нѣтъ мѣста стихійнымъ случайностямъ, и дѣло регулируется единственно исправностью и досмотромъ агентовъ дороги. Въ морѣ иногда никакія предосторожности не помогутъ, потому что стихія сильнѣе человѣка: ни морской опытъ, ни наука, довольно еще юная и незрѣлая въ отношеніи морскихъ вопросовъ, не дошли до степени предвидѣнія.

Въ морскомъ обиходѣ благополучіе корабля держится на дисциплинѣ и дружномъ взаимодѣйствіи всѣхъ элементовъ экипажа. По морскому уставу Петра Великаго проступки противъ морской дисциплины безпощадно наказывались. Морской уставъ Петра Великаго, однако, отжилъ свое время, новѣйшее же законодательство, къ сожалѣнію, еще не охватило морского дѣла и въ морской судовой жизни теперь царитъ неопредѣленность. А морское дѣло болѣе чѣмъ какое-нибудь другое нуждается въ строгой охранѣ закона.

Больнымъ мѣстомъ нашего морского дѣла является, между прочимъ, отсутствіе надежныхъ, хорошо подготовленныхъ работниковъ для комплектованія судовыхъ командъ. У насъ нѣтъ матросскаго цеха, нѣтъ кадра судовыхъ служащихъ, который давалъ бы морю испытанныхъ

вѣрныхъ людей, въ которыхъ такъ нуждается каждое судно, предоставленное на волю морскихъ случайностей и требующее общей дружной работы, а иногда и самоотверженности. Въ Одессѣ пробовали реформировать матросскую службу: заведена была регистрація матросовъ съ выдачей имъ книжекъ и аттестатовъ, въ которыхъ отмѣчалась ихъ испытанность, заносились ихъ серьезные проступки, упущенія и проч. Цѣлью этой мѣры было то, чтобы владѣлецъ судна зналъ кого онъ беретъ къ себѣ: исправнаго ли служащаго или пропойцу и буяна, и чтобы послѣднихъ избѣгали брать на суда. Благодаря этимъ формулярамъ, судовладѣльцы дѣлали выборъ и на суда дѣйствительно поступали только исправные люди. Но эта мѣра лишь на половину помогла дѣлу: все-таки судовыя команды, за отсутствіемъ цеха, сплошь и рядомъ комплектуются изъ простыхъ чернорабочихъ, подчасъ совсѣмъ неподготовленныхъ къ морскому дѣлу. У кого паспортъ въ порядкѣ—тотъ и матросъ. Пароходные матросы на всемъ готовомъ получаютъ сравнительно съ береговыми заработками довольно хорошее содержаніе (около 20 р. въ мѣсяцъ) и, казалось, можно бы привлечь на суда надежные элементы. Практиковавшееся одно время привлеченіе въ коммерческій флотъ военныхъ матросовъ, по окончаніи ими службы въ военномъ флотѣ, мало помогло дѣлу. Охотниковъ явился ничтожный про-

центъ. Окончивъ обязательный срокъ службы на военномъ кораблѣ, военный матросъ очень неохотно остается въ морѣ на дальнѣйшее время и предпочитаетъ уѣхать на родину въ деревню. Совершенно справедливо замѣчено, что русскій крестьянинъ, какъ земледѣлецъ по натурѣ, не любитъ моря и чуждается его. Прибрежное населеніе Чернаго и Азовскаго морей, сроднившееся съ моремъ и тяготѣющее къ нему по своимъ заработкамъ, только и даетъ матросовъ; уроженцы же внутреннихъ губерній очень рѣдко встрѣчаются въ числѣ судовыхъ командъ.

Съ точки зрѣнія желательныхъ мѣръ безопасности въ морѣ очень важенъ вопросъ о сигнализаціи на судахъ. На рѣкахъ давно существуетъ обмѣнъ сигналами: днемъ флагами, ночью фонарями. Пароходы переговариваются на разстояніи и избираютъ себѣ путь, наиболѣе безопасный другъ для друга. Въ морѣ нѣтъ переговоровъ и часто капитанъ парохода не знаетъ: какимъ курсомъ идетъ встрѣчный пароходъ, а разойтись имъ надо и разойтись вполнѣ осторожно. Много есть случаевъ, когда переговоры на разстояніи безусловно необходимы.

Портовое дѣло, стоящее въ тѣсной связи съ морскимъ, въ теченіи многихъ лѣтъ представляло у насъ картину полнаго неустройства. Морскіе порты, имѣющіе цѣлью создать удобства и безопасность для судовъ, строились теоретически,

по бумажнымъ проектамъ, безъ соотвѣтствія съ морскими условіями и безъ совѣщанія съ моряками, которымъ, казалось бы, ближе всего удобства и неудобства портовъ. Милліонныя сооруженія, выстроенныя согласно съ инженерными планами и смѣтами, оказывались нерѣдко не отвѣчающими главной своей задачѣ: быть безопаснымъ убѣжищемъ для судовъ. Исторія постройки Потійскаго порта, который оказался гибельнымъ для судовъ во время бурь на Черномъ морѣ, вышла назидательнымъ урокомъ на десятки лѣтъ. Пароходы постоянно бѣжали изъ Поти вмѣсто того, чтобы находить въ немъ спокойный пріютъ. Потійскій портъ съ большимъ трудомъ перестроенъ нынѣ общими усиліями города и министерства путей сообщенія. Ѳеодосійскій портъ, еще молодой, оказался тоже безпокойнымъ: крупное волненіе при вѣтрахъ отъ O и NO дѣлаетъ стоянку тамъ пароходовъ рискованной. Въ Батумѣ гавань тѣсна и плохо защищена отъ волненія. А это все крупные порты Юга. Съ переходомъ портового дѣла въ вѣдомство торговаго мореплаванія, кажется, будетъ достигнуто важное условіе успѣха дѣла: участіе въ портовыхъ вопросахъ моряковъ, людей практическаго опыта, сблизитъ теорію съ практикой.

Въ нашихъ коммерческихъ портахъ существовали безчисленные судовые сборы, частью даже и не предусмотрѣнные закономъ. Основнымъ принци-

помъ портовыхъ сборовъ всегда было назначеніе ихъ на портовыя и судоходныя нужды и на благоустройство подъѣздныхъ путей къ пристанямъ. Это на практикѣ не соблюдалось, и городскія управленія расходовали суммы портовыхъ сборовъ по своему усмотрѣнію. Съ передачей портовыхъ сборовъ въ отдѣлъ торговаго мореплаванія, вѣроятно, исчезнутъ прежніе произвольные беззаконные сборы, а суммы установленныхъ сборовъ будутъ поступать на удовлетвореніе морскихъ и портовыхъ нуждъ.

III.

Не безъинтересно познакомиться съ техническими преуспѣяніями нашего торговаго флота, которыя въ послѣднее время очень значительны.

Техника судостроенія двигается впередъ такъ быстро, что любое судно лишь десять—пятнадцать лѣтъ представляетъ интересъ новизны. Послѣ этого срока оно является устарѣвшимъ, ибо техника успѣла уйти впередъ, выработавъ новыя приспособленія, новыя усовершенствованія. Пароходы Добровольнаго флота «Смоленскъ», «Москва», «Херсонъ», «Саратовъ» и пароходы Русскаго общества пароходства и торговли «Императоръ Николай II», «Королева Ольга», «Чихачевъ», «Цесаревичъ Георгій» и «Великая Княгиня Ксенія» являются послѣднимъ словомъ

судостроительной техники. Пароходы Добровольнаго флота—двухъ-винтовые, Русскаго общества—одновинтовые, но и тѣ и другіе—быстроходные, огромной вмѣстимости, съ двойнымъ дномъ. Это двойное дно поистинѣ неоцѣненное преимущество. Во-первыхъ, оно гарантируетъ пароходу извѣстную безопасность на случай поврежденія перваго внѣшняго дна, во-вторыхъ, обезпечиваетъ ему устойчивость въ морѣ при самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ. Все пространство между первымъ и вторымъ дномъ, фута въ 4 высоты, представляетъ обширное водовмѣстилище съ тремя цистернами (носовой, срединной и кормовой), куда накачивается водяной балластъ. Если грузовъ мало и предстоитъ штормовой зимній рейсъ, то двѣ или всѣ три цистерны наполняются водой—и пароходъ сидитъ глубже, устойчивѣе, т. е. не подвергается чрезмѣрному крену и взмахамъ. Техника теперь пошла еще дальше: при помощи особаго регулятора системы Дургамъ Черчилль (Durham Churchil et C°), устраняется вредъ отъ шторма, т. е. нѣтъ уже напрасной работы машины. Въ сильный штормъ пароходный винтъ часто выскакиваетъ изъ воды, что нарушаетъ плавную работу машины. Новый регуляторъ предупреждаетъ подобные моменты и онъ такъ чувствителенъ—точно это живая сила. Достигается полное соотвѣтствіе между винтомъ и дѣйствіемъ волны, машина работаетъ

безъ перебоевъ, спокойно, равномѣрно. Для управленія рулемъ постепенно вводится гидравлическій штурвалъ (телемоторъ) системы Брауна, чрезвычайно облегчающій трудъ рулевого. Приборъ этотъ чувствительный, подвижной и послушный.

На новыхъ пароходахъ машины «тройного расширенія»; при этомъ для достиженія равномѣрной работы всѣхъ трехъ цилиндровъ, вращающихъ, при помощи шатуновъ (стальные рычаги), гребной валъ, примѣнена такъ называемая «отсѣчка пара» (золотниковый приводъ Маршала). Усовершенствованный «контрольный» телеграфъ Мегана передаетъ изъ машины на капитанскую площадку не только объ исполненныхъ приказаніяхъ капитана, но и о томъ, въ какой мѣрѣ они исполнены, правильно ли поняты, удовлетворены ли всѣ особенности данной командѣ работы. Это очень важно при поворотахъ, при подходѣ къ пристани и проч., когда требуется въ точности знать степень хода, число оборотовъ винта. Новѣйшія усовершенствованія стремятся облегчить управленіе пароходомъ до крайности, въ особенности, управленіе имъ при неблагопріятныхъ условіяхъ. Съ другой стороны, изобрѣтателями—почти исключительно англичанами—дѣлается все, что возможно для экономіи и сбереженія машины. Чтобы предохранить котлы отъ порчи кислородомъ, на пароходахъ существуетъ

обогрѣвающій воду гитеръ (отдѣленіе воздуха отъ воды), при чемъ «обезвреженная» вода передается изъ гитера въ котлы помпами Вира. Котлы питаются теперь не только безвредною, но и безусловно чистою водой. Послѣднее достигается фильтрами Гарриса. Для испаренія соленой воды и проводки ея въ цилиндры низкаго давленія существуютъ отдѣльные аппараты. Для пассажирскихъ помѣщеній сдѣлано очень много, не только въ смыслѣ удобствъ и комфорта, но и въ отношеніи гигіеническихъ условій. Новѣйшіе вентиляторы системы Беертъ Томсонъ составляютъ громадное усовершенствованіе въ гигіеническомъ отношеніи, такъ какъ поддерживаютъ въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ идеальную чистоту и свѣжесть воздуха.

Большое, почти непоправимое несчастіе составляетъ во время плаванія на паровыхъ судахъ поломка гребного вала, т. е. стального вала, приводящаго въ дѣйствіе пароходный винтъ. Судно оказывается въ безпомощномъ, а иногда и въ безнадежномъ положеніи. Новѣйшая техника пришла теперь на помощь и этой бѣдѣ. Въ случаѣ поломки, на пострадавшую часть вала надѣвается «муфта Томсона», которая, держась на валѣ, силой нажима передаетъ работу съ одной цѣлой части другой цѣлой, минуя треснувшее мѣсто. Это изобрѣтеніе впервые было примѣнено на пароходахъ «Королева Ольга», «Ве-

ликая Княгиня Ксенія» и «Цесаревичъ Георгій». Впрочемъ, и другіе аппараты: фильтръ Гарриса, телеграфъ Мегана и испаритель Киркальди явились у насъ новинкой.

«Херсонъ», Добровольнаго флота (онъ, какъ и «Москва», перешелъ затѣмъ въ военное вѣдомство), былъ въ 1897 году первымъ изъ категоріи послѣднихъ громадныхъ судовъ Добровольнаго флота. На немъ явились особенностью водотрубные котлы Бельвиля, устраняющіе опасность взрыва котла. Эти котлы представляютъ цѣлую систему трубъ (элементовъ), поврежденіе которыхъ ограничивается лишь извѣстной ничтожной частью, не распространяясь на остальные элементы. Пострадавшая часть замѣняется новой и пароходъ остается въ полномъ порядкѣ. На случай поврежденій корпуса (пробоинъ) на «Херсонѣ» были устроены автоматически опускающіяся (сверху, съ палубы) переборки, раздѣляющія пароходъ на десять частей. Если одно отдѣленіе, по несчастію, и наполнится водою, то пароходъ все-таки не теряетъ своей плавучести. Вентиляція въ топкахъ доведена до совершенства, что такъ важно при плаваніи подъ тропиками. Мусоръ изъ кочегарни выбрасывается въ море водяной силой. Машина «Херсона», имѣетъ 13,500 силъ. При дѣйствіи только восьми котловъ, онъ идетъ 13 миль въ часъ, что составляетъ очень хорошую скорость. «Смоленскъ» превзошелъ «Москву» и

«Херсонъ» не только техникой, но и экономіей топлива, доведенной добавочной утилизаціей пара до 20 процентовъ. «Смоленскъ», даже при тяжелыхъ условіяхъ въ морѣ, развиваетъ ходъ до 16 миль въ часъ.

ЮЖНЫЙ БЕРЕГЪ КРЫМА.

Ялта—счастливый уголокъ: даже въ плохія, ненастныя зимы климатъ Ялты не теряетъ своей цѣлебности. Въ Петербургѣ думаютъ, что вообще югъ полезенъ больнымъ и слабогрудымъ, но это большое заблужденіе: климатъ Одессы, Николаева, Херсона или Керчи съ ихъ безснѣжными зимами и острыми морозами куда вреднѣе, чѣмъ климатъ Петербурга. Ялта, Севастополь и все южное побережье Крыма имѣютъ цѣлебныя особенности, которыхъ нѣтъ нигдѣ въ другихъ мѣстахъ на Югѣ. Въ Севастополѣ зимой постоянные сильные вѣтры, иногда переходящіе въ бурю, но эти вѣтры безвредны: они несутъ мягкую влажность морского воздуха, нѣжатъ легкія и освѣжаютъ: при этихъ вѣтрахъ вы не простудитесь, а острый леденящій вѣтеръ безснѣжной Одессы—это бичъ для здоровья. Чудный уголокъ Крыма отъ Севастополя до Ялты обладаетъ исключительнымъ

климатомъ, и больные, попавшіе въ Ялту даже во время проливныхъ дождей и снѣга, не должны раскаиваться и считать свое пребываніе въ Крыму потеряннымъ. Конечно, во время дождей нельзя выходить на воздухъ, но это не устраняетъ возможности пользоваться балкономъ или терассой. Нѣкоторые жалуются на сырость ялтинскаго климата, не подозрѣвая, что это не сырость, а влажность,—главный элементъ цѣлебности Ялты. Лѣтомъ Ялта и Севастополь теряютъ эту влажность и въ лѣтнее время они наименѣе полезны для слабогрудыхъ. Лучшее время для послѣднихъ въ Крыму: чудная осень южнаго берега и мягкая зима. Весна въ Крыму и вообще на югѣ хуже петербургской: холода и непогода продолжаются почти до мая, а въ маѣ рѣзко сразу наступаетъ жара. Весна на югѣ не имѣетъ никакой поэтической окраски, потому что здѣсь нѣтъ постепеннаго расцвѣта и оживленія природы послѣ зимняго сна: природа расцвѣтаетъ здѣсь безъ всякихъ переходовъ, быстро и неожиданно.

Изъ Ялты даже и зимой хороши поѣздки въ окрестности: въ Оріанду и Алупку. Въ Оріандѣ—имѣніи Государя Императора—пышный тѣнистый паркъ и живописныя развалины дворца покойнаго великаго князя Константина Николаевича. Алупка—тихенькій дачный уголокъ, не теряющій своей прелести въ зимніе мѣсяцы, хотя въ это время онъ, за малочисленностью зимнихъ пріѣзжихъ,

пустуетъ. Съ верхнихъ дачъ Алупки въ ясную погоду открываются чудные виды на морской просторъ, мѣняющій утромъ и вечеромъ свои краски. Въ Алупку ведутъ изъ Ялты двѣ дороги: верхняя по горамъ и нижняя мимо Ливадіи и Ай-Тодора. Надъ Ай-Тодоромъ, на скалѣ, пріютилась татарская деревня Кореизъ, дальше по дорогѣ расположены: пышное имѣніе великаго князя Петра Николаевича—«Дюльберъ», «Олеизъ», Токмаковой, и «Мисхоръ» гр. Шувалова. Мысъ Ай-Тодоръ окруженъ съ трехъ сторонъ необъятною водною гладью, у берега крошечная бухточка. Нижняя дорога въ Алупку менѣе красива и болѣе утомительна вслѣдствіе рискованныхъ подъемовъ и спусковъ. Верхняя дорога спокойнѣе и живописнѣе: морскія дали открываются съ большой высоты и такихъ крутыхъ спусковъ и подъемовъ тамъ нѣтъ, какъ на нижней дорогѣ. Особенно красивы лѣсистыя мѣста около Ливадіи и Чукурляра, передъ въѣздомъ въ Ялту. Поздно вечеромъ рисуются въ темнотѣ крутые тѣнистые обрывы, окутанные зеленью. Надъ ними иногда задумчиво свѣтитъ серпъ луны. Дорога спускается внизъ: впереди мигаютъ желтые огни Ялты.

Въ Ялтѣ осуществилось дѣло громадной важности: здѣсь возникла санаторія для недостаточныхъ больныхъ имени императора Александра III. До сихъ поръ бѣдные пріѣзжіе терпѣли въ Крыму

большія лишенія и недостатки. Теперь имъ есть гдѣ голову преклонить. Для санаторіи отведенъ хорошій приморскій участокъ земли въ Массандрѣ на территоріи удѣльнаго вѣдомства.

Ялта, когда-то напоминавшая хорошенькую деревушку, въ послѣдніе годы быстро обстраивается и принимаетъ видъ большого города. Конечно, съ новыми постройками въ Ялтѣ стало тѣснѣе: площадь бывшихъ садовъ все болѣе уменьшается, на дачахъ выростаютъ новые и новые флигеля, и хотя ялтинское городское управленіе и рекомендовало дачевладѣльцамъ не увлекаться и наблюдать, чтобы городъ сохранялъ дачный характеръ, но время беретъ свое. Цѣнность земли въ Ялтѣ такъ поднялась, что каждый дачевладѣлецъ стремится выжать изъ своего участка какъ можно больше дохода и на мѣстѣ прежнихъ цвѣтниковъ выводитъ доходные домики для пріѣзжихъ. Это грустно, такъ какъ въ Ялтѣ стали слишкомъ чувствительны и тѣснота и дороговизна. Жизнь на ялтинскихъ дачахъ обходится немногимъ дешевле, чѣмъ въ дорогихъ ялтинскихъ гостиницахъ. Въ меблированныхъ комнатахъ на ялтинской набережной цѣны даже дороже гостиницъ, притомъ эти комнаты, кромѣ вида на море, не представляютъ ничего заманчиваго и лишены многихъ удобствъ. Относительно стола въ Ялтѣ вездѣ наблюдаются затрудненія: къ услугамъ пріѣзжихъ или дорогіе рестораны, въ кото-

рыхъ надо тратить большія деньги, или харчевни, куда нельзя заходить интеллигентной публикѣ. Между тѣмъ въ Ялтѣ и въ другихъ уголкахъ Крыма сказывается теперь потребность именно въ удобствахъ для средняго небогатаго посѣтителя: новые дешевые желѣзнодорожные тарифы двинули въ Крымъ массу публики трудового рубля. Для этой публики рѣшительно ничего не имѣется ни въ Ялтѣ, ни въ Гурзуфѣ, гдѣ все расчитано на срываніе бѣшеныхъ денегъ. Въ отдаленной Алупкѣ еще можно устроиться, но и то преимущественно зимой, во время мертваго сезона.

Шумная Ялта все менѣе представляетъ удобствъ въ качествѣ лѣтняго лечебнаго курорта: сюда ѣдутъ развлекаться, а не лечиться. Это обстоятельство содѣйствуетъ росту и развитію болѣе тихихъ подгородныхъ уголковъ Ялты: Чукурлара, Исара и проч., гдѣ съ каждымъ годомъ увеличивается курортное и осѣдлое населеніе. Чрезвычайно оживилась въ послѣдніе годы вся мѣстность отъ Ялты къ мысу Ай-Тодоръ, гдѣ выстроено много новыхъ дачъ. Участки земли, покупавшіеся раньше у татаръ по 3—5 тысячъ каждый, теперь представляютъ цѣнность въ 20—30 тыс. и болѣе. Нѣкоторые предпріимчивые собственники, во время запасшіеся здѣсь земельною собственностью, теперь насчитываютъ хорошіе барыши. Живописная скала Ай-Тодора покрылась

постройками даже на громадной высотѣ надъ моремъ, и Ай-Тодоръ въ недалекомъ будущемъ явится новой многолюдной подгородной колоніей Ялты. Въ 22 верстахъ отъ Ялты развивается и другой прелестный уединенный уголокъ—долина Лимены, являющаяся, по своей защищенности отъ вѣтровъ, одной изъ лучшихъ климатическихъ станцій на южномъ берегу Крыма. Съ наблюдаемымъ ростомъ и городскимъ оживленіемъ Ялты курортная жизнь будетъ все энергичнѣе переноситься на западъ отъ нея; тамъ публика дѣйствительно находитъ необходимую для отдыха и леченія тишину, отсутствіе пыли и дачныя удобства.

Гурзуфъ съ его семью гостиницами, дорогимъ рестораномъ, и со всѣми атрибутами показного и дорого оплачиваемаго комфорта, становится во время крымскихъ сезоновъ, весенняго и осенняго, наименѣе пригоденъ для средней публики. Этотъ нарядный курортъ, выхоленный заботливою рукою покойнаго П. І. Губонина, перешелъ теперь отъ его наслѣдниковъ въ руки новой предпринимательской компаніи. Гурзуфъ купленъ за 3.200,000 руб.

Мертвая зыбь у Херсонесскаго маяка.

ПО ГОРНОМУ КРЫМУ.

Мы уже сказали, что по мѣрѣ того, какъ Ялта обращается въ большой, населенный городъ, курортная жизнь развивается въ удаленныхъ отъ Ялты уголкахъ. Замѣчательно прогрессируетъ въ этомъ отношеніи Алушта, большая татарская деревня, преобразованная въ 1903 году въ городъ. Алушта лежитъ въ 40 верстахъ отъ Ялты. Живописная дорога, ведущая въ Алушту, змѣится по береговымъ горамъ, сбѣгаетъ въ долины къ шумящимъ безчисленнымъ горнымъ потокамъ и снова поднимается на крутизну горъ. Съ дороги все время открываются роскошные морскіе виды, только изрѣдка море прячется за выступами береговыхъ скалъ, чтобы вновь показаться при ближайшемъ поворотѣ. Ранней весной въ Крыму еще холодно, по дорогѣ васъ пронизываетъ непріятный свѣжій вѣтеръ, на деревьяхъ, свѣсившихся со скалъ, видны

почки, но нигдѣ не видно зелени, робкая зеленая травка скудно проглядываетъ среди суровыхъ камней. Въ сѣрый и холодный весенній день крымскій пейзажъ теряетъ половину своей прелести. По дорогѣ въ Алушту вы проѣзжаете мимо нѣсколькихъ деревень. Вотъ деревня Никита, около нея расположенъ Императорскій Никитскій садъ, далѣе живописный Гурзуфъ и Кизиль-Ташъ. Впереди все время рисуется передъ вами характерный силуэтъ склонившейся къ морю грандіозной Медвѣдь-горы, которая, повидимому, такъ близко лежитъ за Гурзуфомъ, однако, отъ послѣдняго до нея оказывается пять верстъ. Дорога тутъ крутится среди подъемовъ и спусковъ все на одномъ мѣстѣ. Медвѣдь-гора — на половинѣ дороги въ Алушту; за ней поднимается надъ берегомъ другая громада — гора Кастель. При постоянныхъ изгибахъ дороги эти горы видны то съ одной, то съ другой стороны. Гора Кастель провожаетъ васъ до самой Алушты. Дачи, усадьбы, имѣнія мелькаютъ внизу въ живописныхъ долинахъ. На трехъ четвертяхъ пути вы въѣзжаете въ татарскую деревню Біюкъ-Ламбатъ (12 верстъ отъ Алушты). Въ этихъ попутныхъ деревняхъ имѣются незатѣйливыя татарскія чайныя и кофейни, играющія роль путевыхъ станцій. Шоссе великолѣпное: Алушта открывается вашимъ глазамъ за четыре—пять верстъ, когда экипажъ спускается къ ней съ окрестныхъ горъ.

Она широко раскинулась у подножья горныхъ вершинъ, которыя ранней весной еще густо покрыты снѣгомъ, и тянется по волнистому скату, обращенному къ морю. Повыше ютится татарская деревня, ниже видны линіи домовъ и дачъ; среди построекъ бѣлѣетъ небольшая Алуштинская православная церковь. Экипажъ, спускаясь внизъ, минуетъ новыя, большія дачи, выстроенныя при самой дорогѣ и въѣзжаетъ на Алуштинскую набережную, составляющую главный центръ города. Отъ набережной, постепенно поднимаясь въ горы, идетъ широкой полосой Симферопольское шоссе, служащее вмѣстѣ съ тѣмъ и главной Алуштинской улицей.

Алушта недавно еще была татарскимъ захолустьемъ, гдѣ случайная пріѣзжая публика устраивалась по деревенски. Теперь въ Алушту пріѣзжаютъ уже до восьми тысячъ человѣкъ курортной публики. Въ Алуштѣ прекрасныя морскія купанія, далеко превосходящія Ялтинскія и не уступающія Ѳеодосійскимъ. Публика, бѣгущая отъ Ялтинскаго шуму и отъ Ялтинскихъ бѣшеныхъ цѣнъ, ищетъ въ Крыму тихихъ курортовъ и въ качествѣ такого курорта Алушта нѣсколько лѣтъ тому назадъ была золотымъ дномъ. Къ сожалѣнію, въ Алуштѣ жизнь тоже дорожаетъ и Алушта теперь быстро теряетъ свой патріархальный характеръ. Въ Алуштѣ появилось много новыхъ дачъ, расчитанныхъ исключительно на

богатую публику. Комнаты сдаются по цѣнамъ не ниже 40—50 рублей въ мѣсяцъ. Появились здѣсь и гостиницы; жизнь въ послѣднихъ обходится, конечно, дешевле, чѣмъ въ ялтинскихъ отеляхъ, но все-таки эта дешевизна относительная.

Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ Алушты (по невозможной дорогѣ, проложенной по крутому скату берега) появились затѣйливо выстроенныя дачи въ такъ называемомъ «Профессорскомъ уголкѣ» (дачи профес. Бекетова, Линденъ и друг.), которыя могутъ удовлетворить запросамъ даже наиболѣе взыскательной курортной публики. Мѣстоположеніе дачъ прекрасное: съ повисшихъ надъ обрывистымъ берегомъ балконовъ открывается чудный видъ на море. Здѣсь идиллическая тишина, чистый воздухъ и всѣ курортныя удобства, но эти меблированныя дачи по средствамъ только очень богатой публикѣ. Комнаты дешевле 60—70 рублей въ мѣсяцъ во время «сезона» вы не найдете, пансіонъ (обѣды, завтраки, чай) тоже дорогъ: 50 рублей въ мѣсяцъ съ человѣка. За такія деньги можно жить и въ дорогой Ялтѣ и въ ялтинскихъ окрестностяхъ при условіяхъ болѣе удобнаго сообщенія, чѣмъ въ Алуштѣ.

Несмотря на быстрое превращеніе Алушты въ большой курортъ, она еще не потеряла своей прежней характерной физіономіи. Это старое татарское гнѣздо съ красующимся въ центрѣ его типичнымъ татарскимъ базаромъ, татарскими лав-

ками и пекарнями, со старой мечетью и съ величавыми развалинами древнихъ генуэзскихъ башенъ, красующимися въ разныхъ концахъ города. Алуштинская православная церковь составляетъ тоже образчикъ мѣстной старины, хотя и недавней: построенная при Воронцовѣ, она помнитъ Севастопольское время. Эта небольшая церковь похожа по своему виду на католическую. Небогато ея убранство, невелико у нея и число прихожанъ: контингентъ послѣднихъ исчерпывается алуштинскими домовладѣльцами и случайными пріѣзжими.

Зимой Алушта спитъ сномъ праведника, въ зимніе мѣсяцы пріѣзжихъ здѣсь почти не бываетъ; мѣстные дачевладѣльцы тоже уѣзжаютъ на это время на Сѣверъ и въ окрестные города, остаются здѣсь одни татары и арендаторы дачъ.

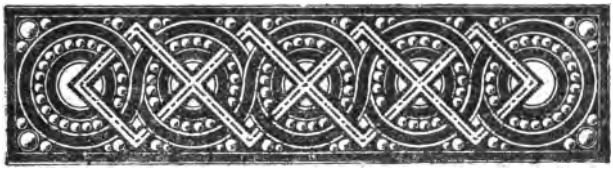
Нѣкоторое сезонное оживленіе наблюдается въ Алуштѣ весной, въ апрѣлѣ и въ маѣ, лѣтомъ появляются дачники, а настоящій многолюдный «сезонъ» наступаетъ въ августѣ и продолжается сентябрь и октябрь.

Въ былые годы цѣны на землю въ Алуштѣ были не дороги, теперь началась лихорадочная скупка земель, чему благопріятствуетъ ожидаемое проведеніе Крымской побережной желѣзной дороги. Земли въ Алуштѣ вздорожали вдвое; ближайшіе къ морю участки продаются прямо по бѣшенымъ цѣнамъ. Въ Алушту наѣзжаетъ все

больше и больше охотниковъ до земельныхъ пріобрѣтеній, здѣсь появились спеціализировавшіеся по продажѣ домовъ и дачъ коммиссіонеры. Алушта при этой спекуляціи на земли обѣщаетъ съ теченіемъ времени тоже превратиться въ городской центръ на подобіе Ялты.

Алушта въ прежніе годы насчитывала у себя всего тысячи полторы постоянныхъ жителей, преимущественно татаръ, которые занимались главнымъ образомъ виноградарствомъ и табаководствомъ. Въ послѣднее время татарское благосостояніе значительно пошатнулось благодаря бывшимъ въ Крыму упорнымъ неурожаямъ винограда, и положеніе мѣстнаго населенія, живущаго сельско-хозяйственными заработками, сильно ухудшилось.

Характернымъ промысломъ, существующимъ въ Алуштѣ, является рыболовство, преимущественно ловы громадныхъ трехъ-аршинныхъ бѣлугъ, которыхъ вы можете видѣть здѣсь въ изобиліи сложенными на алуштинской набережной. Алуштинскіе рыболовы выѣзжаютъ въ лодкахъ въ открытое море и ловятъ бѣлугъ на маленькихъ рыбокъ, прикрѣпленныхъ на крючки. Эти бѣлуги расходятся изъ Алушты по всему Крыму и идутъ въ сосѣдніе города.



ТАТАРСКАЯ ЭМИГРАЦІЯ ИЗЪ КРЫМА.

Эмиграція крымскихъ татаръ въ Турцію развернулась начиная съ 1902—1903 гг. въ довольно солидныхъ размѣрахъ: татары, покидая насиженныя мѣста, выѣзжали на Востокъ съ семьями и односельчанами партіями въ 200—300 человѣкъ и болѣе. Эмигрировала изъ Крыма лучшая часть татарскаго населенія—мирные трудолюбивые татары сѣверныхъ уѣздовъ Крыма, привычные къ тяжелому сельско-хозяйственному труду. Татарское населеніе южнаго Крыма, пристроившееся къ торговлѣ и привыкшее къ легкому труду въ обстановкѣ мѣстныхъ курортныхъ городовъ: Ялты, Алушты, Алушки и другихъ, къ посредничеству, коммиссіонерству до прибыльнаго опеканія пріѣзжихъ амазонокъ включительно, было довольно своими доходами и оставалось дома на утѣшеніе скучающихъ и праздныхъ барынь, на-

ѣзжающихъ изъ Москвы. Въ послѣднее время, впрочемъ, татарская эмиграція распространилась и на сельско-хозяйственное населеніе Южнаго Крыма.

Что же заставляло лучшій трудолюбивый элементъ татарскаго населенія съ такой стремительностью бросать родные углы Крыма, наскоро распродавать по дешевой цѣнѣ всю терпѣливо сколоченную годами хозяйственную обстановку и наугадъ стремиться въ Турцію, гдѣ, какъ извѣстно, трудолюбивые поселяне тоже не блещутъ зажиточностью?

Побывавъ въ старыхъ гнѣздахъ татарской осѣдлости—въ крымскихъ деревушкахъ, я вынесъ такое впечатлѣніе, что эта татарская эмиграція въ Турцію есть результатъ многихъ причинъ и экономическихъ и иныхъ. Неурожаи, малоземелье, тѣснота, разныя хозяйственныя неустройства вызывали прогрессирующее обѣднѣніе татарскаго населенія земледѣльческихъ уѣздовъ Крыма и гнали татаръ съ насиженныхъ мѣстъ; въ сѣверныхъ уѣздахъ Тавриды наступила острая безъисходная нужда. Татары разсчитывали, что въ новыхъ мѣстахъ не будетъ хуже того, что они испытали въ Крыму. Надо еще сказать, что при развитіи крупновладѣльческихъ хозяйствъ, въ Крыму уменьшались рынки сбыта для среднихъ и мелкихъ хозяевъ. Татарамъ Коранъ запрещаетъ самолично выдѣлывать вино, а въ

Видъ съ моря на Чатыръ-Дагъ.

общественныхъ (напримѣръ, земскихъ) винодѣлень въ Крыму нѣтъ и татары находятся во власти скупщиковъ винограда. Но сельско-хозяйственныя невзгоды не исчерпываютъ всѣхъ причинъ татарскаго бѣгства въ Турцію. Если вы поговорите съ татарскими стариками, старожилами Крыма, то увидите, что большое значеніе въ вопросѣ эмиграціи имѣетъ также воинская повинность. Одинъ старичокъ татаринъ, видный алуштинскій домовладѣлецъ и благотворитель говорилъ мнѣ по поводу эмиграціи слѣдующее:

— Татарское населеніе нисколько не прочь нестиЦарскую службу. Въ прежнее время служили въ войскахъ по два года, теперь служимъ по четыре. Мы уже свыклись, сжились съ неизбѣжностью воинской повинности и не Царская служба насъ страшитъ. Нѣтъ, вотъ что страшно: татары-новобранцы попадаютъ одиночками въ разные русскіе полки, въ совершенно чуждую имъ обстановку. Ни требованій Корана, ни обычаевъ, привитыхъ съ дѣтства, эти татары исполнять не могутъ безъ риска быть стѣсненными, оскорбленными и даже осмѣянными чуждыми имъ людьми. Положеніе татаръ-одиночекъ въ войскахъ невыносимо тяжелое, и оно, можно сказать, вдвойнѣ увеличиваетъ тяготы воинской повинности... Положеніе значительно бы улучшилось, если бы татары-новобранцы попадали въ расположенные на югѣ полки: здѣсь и населеніе и сами войска бо-

лѣе знакомы съ татарскимъ бытомъ, здѣсь обычаи татаръ, и законы Корана не кажутся такими странными. Въ татарскомъ быту много своей патріархальности, сложившейся вѣками. На югѣ насъ знаютъ съ хорошей стороны и намъ все здѣсь дорого.

Все это совершенно справедливо, такъ какъ среди татаръ-эмигрантовъ, выселяющихся въ Турцію, оказывается множество татарской молодежи въ возрастѣ близкомъ къ призывному, которая бѣжитъ не отъ службы, а отъ испытаній.

Есть и еще одна причина бѣгства татаръ изъ Крыма: это притѣсненія татарской мелкоты помѣстнымъ «татарскимъ дворянствомъ», разными разбогатѣвшими выходцами изъ татарской среды, которые въ земельныхъ дѣлахъ обошли и сильно обидѣли татарское крестьянское населеніе и нажились за его счетъ.

Татарамъ приходится такъ плохо, что и гадательный выходъ изъ настоящаго положенія имъ кажется спасеніемъ.

ВОКРУГЪ КРЫМА.

I.

Крымское побережье, скалистое, неприступное, вообще не богато удобными, хорошо защищенными бухтами. Въ Форосѣ (14 миль отъ Балаклавы) и въ Алупкѣ (12 миль отъ Фороса)— открытое море. Сравнительно защищены: Партенитъ (за Гурзуфомъ), Алушта, Куру-узень, Кучукъ-узень и Тугата, закрытые отъ сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтровъ.

За Ялтой тянутся замѣчательно живописныя мѣста: береговые склоны горъ покрыты кипарисами и виноградниками. Среди пышной зелени расположены имѣнія: «Селямъ», гр. Орлова-Давыдова, дачи, Никитскій садъ съ постройками и виноградниками, деревня Никита, а далѣе за обрывами берега поднимаются изъ моря скалы и вырисовываются заливъ Гурзуфа и характерный контуръ горы Аю-Дагъ. У скалистыхъ береговъ большая глубина (около 30 футъ). Пароходъ, за-

ходящій въ мелкіе крымскіе порты, становится на якорѣ очень близко къ берегу.

Солнечный день, почти полное безвѣтріе. Тихое застывшее море ослѣпительно блеститъ на солнцѣ. Плывя вдоль крымскихъ береговъ, мы часто встрѣчаемъ парусныя суда. Какъ красивы они, когда, расправивъ полотняныя крылья, точно птицы проносятся мимо парохода. Но теперь паруса ихъ обвисли, вяло полощатся въ воздухѣ, и неудачливые моряки, пересѣвъ въ лодки, тащутъ свои шхунки на веслахъ. Эти небольшія суда съ неустрашимыми греками и турками совершаютъ значительные морскіе переходы изъ Константинополя или Требизонда въ Новороссійскъ и Севастополь; нерѣдко они плаваютъ весной и и осенью въ непогоду, разсчитывая на хорошій вѣтеръ. Они возятъ дрова и другой малоцѣнный грузъ. Вровень съ нашимъ пароходомъ бѣгутъ, выскакивая изъ воды, дельфины: одинъ, другой, третій... Вонъ цѣлая стая ихъ играетъ и рѣзвится на солнцѣ. А пароходъ плавно дышитъ своей металлической грудью и легко несется впередъ.

Жарко. Изъ машины пеперемѣнно выходятъ кочегары, чтобы подышать воздухомъ. На берегу теперь отчаянный іюльскій зной, но на палубѣ парохода пріятно, лицо освѣжаетъ встрѣчная волна воздуха, только на солнечныхъ пригрѣвахъ печетъ, но вся палуба накрыта тентомъ.

Въ Гурзуфѣ намъ пришлось увидать необычайное зрѣлище: крошечный, немилосердно раскачиваемый даже тихимъ моремъ, паровой катеръ везъ пассажировъ въ Алушту. Бѣдные странники! думали мы, глядя на нихъ съ высоты большого парохода.

— Недавно, разсказываетъ одинъ изъ пассажировъ,—такой катерокъ, не доходя Алупки, прижало свѣжимъ вѣтромъ къ скалѣ и стало его метать. Пассажиры подняли крикъ, до смерти перепугались. И дѣйствительно, мыслимо ли такую скорлупу пускать въ море?

Пейзажъ постепенно мѣняется. Вотъ Кучукъ-Ламбатъ — имѣніе кн. Тархановой: уединенный замокъ среди зелени на скалистомъ холмѣ, лѣвѣе деревня того же имени, а на верху на шоссе—Біюкъ-Ламбатъ или Большой Ламбатъ. Новыя характерныя скалы поднимаются изъ моря, выставляя надъ водой четыре вершины, на берегу виденъ рыбный заводъ и рыбаки. Вездѣ на склонахъ горъ яркая веселая зелень, надъ первымъ зеленымъ ярусомъ берега темнѣетъ другой—отдаленный. Вотъ гора Кастель, вся покрытая, какъ ковромъ, красивой симметричной зеленью виноградниковъ, далѣе упираются въ море долины, тоже богатыя виноградниками. У подножья громадныхъ, отлого спускающихся горъ расположилась подъ сѣнью тополей Алушта, надъ которой, какъ привидѣніе, поднимается, въ формѣ

трапеціи, окутанный голубой дымкой знойнаго дня величественный царь Крыма—Чатыръ-Дагъ. Въ Алуштѣ — прекрасный плажъ (песчаный берегъ), превосходное купанье. Городъ расположенъ нѣсколько въ сторонѣ отъ берега, возвышаясь амфитеатромъ. Среди бѣленькихъ алуштинскихъ дачъ выдѣляются своими черными контурами Генуэзскія башни. На окраинѣ Алушты видна съ парохода прелестная дача Стахѣева съ бельведеромъ.

Долго тянется красивый горный пейзажъ. Въ долинахъ и ущельяхъ большія и богатыя татарскія деревни. Террасы горъ, однако, постепенно понижаются и мѣстность понемногу пріобрѣтаетъ степной характеръ. Чѣмъ ближе къ Ѳеодосіи — тѣмъ это становится замѣтнѣе. Вотъ живописное селеніе Куру-Узень, тутъ еще много растительности, высокіе тополи и хорошій прибрежный садъ громаднаго имѣнія г. Росинскаго придаютъ этому уголку особенную прелесть. По холмамъ раскинуты деревушки. Здѣсь начинаетъ чувствоваться раздолье и просторъ Новороссійской степи. Полукруглая открытая бухточка Куру-Узеня имѣетъ глубину въ 21 футъ. Рядомъ другой прелестный уголокъ Кучукъ-Узень, имѣніе г. Княжевича, съ такими же высокими тополями, а кругомъ горы, испещренныя веселой кудреватой зеленью виноградниковъ.

Вотъ Тугата—красивая деревушка въ горахъ

(тоже имѣніе г. Княжевича) съ массою тополей. Неподалеку Ускутъ-Узень — зеленѣющая горная долина; далѣе прихотливо брошенная на скалу, среди пустынныхъ горъ, одинокая живописная башня Чабанъ-Калэ.

За Капсихорой (въ 20 миляхъ отъ Алушты) пейзажъ рѣзко мѣняется: начинаются суровые обрывы, нѣсколько напоминающіе красоты низовой Волги, но въ болѣе грандіозныхъ размѣрахъ. Пароходъ приближается къ «Новому Свѣту» — имѣнію кн. Голицына. За цѣпью характерныхъ скалъ вырисовывается мысъ Хоба-Бурну, а за нимъ видна въ громадной гранитной скалѣ знаменитая пещера крымскаго разбойника Алима, куда ведетъ узкая рискованная дорожка. «Новый Свѣтъ» послѣ нѣжныхъ идиллическихъ красотъ Крыма представляетъ суровый, но очень эффектный пейзажъ. На возвышенномъ берегу бухточки среди полукруга горъ красуются домъ и винные погреба князя Голицына. На склонахъ горъ растительность, виноградники. За крайней скалой, ограждающей тихую бухточку «Новаго Свѣта», вновь тянется причудливый, дикій, каменистый берегъ. На вершинѣ одной изъ скалъ видна одинокая генуэзская башня, а въ ложбинахъ красуются стѣны и башни какого-то исчезнувшаго генуэзскаго города.

Всѣ эти маленькіе поселки крымскаго побережья тяготѣютъ другъ къ другу, сообща питая

сосѣдніе, большіе порты. Ялта получаетъ грузы изъ Алушки, Симеиза, Гурзуфа, Кучукъ-Ламбата; Алушта—изъ Куру-Узеня, Кастеля, Кучукъ-Узеня, Ускутъ-Узеня, Капсихоры. Севастополь питается подвозами изъ Балаклавы и Фороса; Ѳеодосія изъ Отузъ и Козъ (первая извѣстна винодѣліемъ). Нѣкоторыя крымскія селенія (Туакъ, Воронъ, Айфонъ) отправляютъ грузы прямо на сѣверъ по желѣзной дорогѣ. На побережьи замѣтно промышленное движеніе. Алушта даетъ грузы шерсти, другія селенія отправляютъ табакъ, вино, фрукты, орѣхи. Изъ Одессы идутъ въ эти мѣста бакалейные товары, строительные матеріалы, цементъ и проч.

II.

Наблюдая осеннее переполненіе крымскихъ курортовъ: Ялты, Алушки, Гурзуфа и дороговизну въ нихъ жизни, съ досадой и изумленіемъ видишь громадныя пространства пустующихъ земель Крыма, чудные уголки побережья—совершенно необитаемые. Кто не бывалъ далѣе Алушты, тотъ и представитъ себѣ не можетъ, что за нею на протяженіи многихъ десятковъ верстъ тянется очаровательная мѣстность, но совершенно пустующая.

Упомянутыя нами селенія: Куру-Узень, Кучукъ-Узень, Тугата, Ускутъ-Узень, Капсихора и проч.—цѣлый рядъ цвѣтущихъ уголковъ. На-

Алупка.

ходясь у подножія горъ, защищающихъ ихъ отъ сѣвера, эти уголки, кромѣ мягкаго прекраснаго климата, отличаются превосходными морскими купаньями, обиліемъ винограда и представляютъ идеальные курорты, чуждые пыли и городскихъ неудобствъ, которыя такъ чувствительны уже въ насиженной Ялтѣ. А между тѣмъ всѣ пріѣзжіе жмутся въ Ялтѣ какъ сельди въ боченкѣ, и никуда далѣе не заглядываютъ. Это объясняется отчасти отсутствіемъ удобныхъ дорогъ въ гористой части Крыма. Хороши главные тракты, идущіе отъ Севастополя и Ялты, въ глуши же Крыма полное бездорожье. А какъ велика потребность въ его горной части въ путяхъ сообщенія, показываетъ лучше всего то обстоятельство, что за проѣздъ по горной дорогѣ изъ Кучукъ-Ламбата до Ялты (20 верстъ) мѣстные помѣщики иногда платятъ по пятнадцати рублей, пароходъ за это же разстояніе беретъ въ пятнадцать разъ дешевле. Столь же тяжело сообщеніе съ Партенитомъ, съ Артекомъ, хотя первый лежитъ всего въ нѣсколькихъ верстахъ отъ Гурзуфа, за Аю-Дагомъ. Партенитъ представляетъ прелестный уголокъ, пріютившійся въ зелени кипарисовъ, у подножья громадныхъ зеленыхъ высотъ противъ маленькой бухточки.

Что особенно бросается въ глаза при обозрѣніи захолустій Крыма—это обиліе воды. Въ то время какъ Севастополь недавно еще изнемогалъ

отъ безводія, а сосѣдняя Ѳеодосія получила воду только благодаря пожертвованію Айвазовскаго, въ этихъ маленькихъ уголкахъ крымскаго побережья наблюдается счастливая картина: всюду бьютъ чистые холодные ключи, по горамъ слезятся блестящіе потоки, въ маленькія бухточки впадаютъ опрятныя маленькія рѣки. Если пустуютъ безводныя мѣста Крыма—это понятно, но странно видѣть пустующими чудные привольные уголки, щедро надѣленные природой всѣмъ, что только нужно человѣку для полнаго благополучія.

Какъ мы сказали, крымскій берегъ совсѣмъ безпріютенъ для мореходцевъ. Только маленькіе порты восточной части Крыма: Судакъ, Козы, Отузы представляютъ нѣкоторое убѣжище для судовъ: Судакъ безопасенъ при сѣверо-западныхъ и сѣверо-восточныхъ вѣтрахъ, Козы при юго-восточныхъ, Отузы при западныхъ; но еще болѣе надежнымъ пунктомъ является далеко вдающійся въ море мысъ Кеатлама, за которымъ суда по одну сторону могутъ отстаиваться зимой при нордъ-остовомъ штормѣ, по другую—при зюдъ-вестовомъ. Къ сожалѣнію, этотъ же мысъ въ туманъ и непогоду является пугаломъ для моряковъ. Здѣсь уже разбивались суда.

Мы прибыли въ Судакъ въ седьмомъ часу вечера, заставъ на судакскомъ рейдѣ большой товаро-пассажирскій пароходъ «Ростовъ». Бух-

точка Судака очень красива, ее обступаютъ кругомъ горы самыхъ причудливыхъ контуровъ. Слѣва, на высокой скалѣ, одиноко брошена Генуэзская башня, ниже ея католическая церковь, а прямо противъ васъ, въ живописномъ ущельѣ, домъ съ колоннами—гостиница Фохта. Въ прибрежной полосѣ тутъ имѣются дачи среди красивыхъ тополей, а за первымъ рядомъ возвышенностей тянется знаменитая Судакская долина съ ея виноградниками и обширнымъ винодѣліемъ.

Пароходъ «Игорь», на которомъ я нахожусь, идетъ непрерывнымъ рейсомъ отъ Севастополя до Ѳеодосіи.

Въ промежуткахъ между горами начинаютъ показываться длинныя низменныя пространства. Вотъ громадный зеленый холмъ Меганома. Сквозь надвигающійся сумракъ съ высоты его привѣтливо мигаетъ отрывистыми, короткими вспышками огонекъ маяка.

Послѣ знойнаго дня въ воздухѣ дѣлается прохладнѣе, пріятный вѣтерокъ рябитъ море и пробѣгаетъ волной по навѣшенному на палубѣ тенту. Какъ-то свободнѣе и легче дышитъ даже машина парохода, кажется и ходу прибавилось. Нашъ пароходъ огибаетъ зеленыя скалы Меганома, чтобы круче взять курсъ на Нордъ-Остъ. Поминутно слышится стукъ штурвала, направляющаго пароходъ въ открытое синѣющее море.

— Поддерживай!—раздается голосъ капитана.

— Поддерживай!—вторитъ ему штурвальный.

Въ морѣ строгій контроль: команду повторяютъ, чтобы знать, правильно ли она услышана.

Темнѣетъ быстро. Вотъ уже и ночь. Въ небѣ зажглось нѣсколько одинокихъ звѣздъ. На передней мачтѣ «Игоря» заблестѣлъ фонарь. Море и небо окутала однообразная сѣрая мгла, въ которой совершенно потонулъ черный контуръ вышедшаго за нами «Ростова». Появляющіеся временами тамъ и сямъ его огоньки показываютъ, что «Ростовъ» отошелъ еще дальше въ море, чѣмъ «Игорь», и что онъ идетъ тамъ вровень съ нами. Стоящій на мостикѣ вахтенный офицеръ наблюдаетъ въ бинокль за его огнями. Близости парохода, какъ и близости берега, въ морѣ принято избѣгать.

Слѣва, то поднимаясь, то понижаясь, чернѣетъ берегъ. Когда съ капитанскаго мостика смотришь впередъ и дышишь этимъ чистымъ, свѣжимъ воздухомъ моря—вся картина ночи кажется какой-то волшебной, застывшей и только мѣрные вздохи парохода напоминаютъ вамъ, что вы мчитесь впередъ съ быстротой девяти, десяти миль въ часъ.

— Такъ держать!—раздается команда капитана.

— Такъ держать!—вторитъ штурвальный.

Взятъ курсъ Нордъ-Остъ 61 градусъ. Стало

свѣжо. Тихо плещется сонное и темное море. «Игорь» давно обогнулъ Меганомъ и, выражаясь морскимъ языкомъ, «легъ» на Кеатламу. Морякамъ приходится быть здѣсь осторожными, такъ какъ изъ-за Кеатламы всегда неожиданно показываются встрѣчныя суда.

Десятый часъ. Въ небѣ уже высыпали всѣ звѣзды. На западѣ ясно горитъ Большая медвѣдица. Вахтенный офицеръ съ удвоеннымъ вниманіемъ всматривается въ даль. Горизонтъ чистъ: нигдѣ никакихъ огней... Однообразно сѣрѣетъ море, потерялась вдали линія горизонта. Вотъ неожиданно вспыхиваетъ яркій электрическій огонь слѣва отъ нашего парохода и не въ далекомъ разстояніи. Ужасно быстро несется онъ на насъ. По крайней мѣрѣ, такъ кажется. И это вѣрно. Пароходы быстро сближаются. Встрѣчный пароходъ идетъ изъ-за Кеатламы. Тутъ вы понимаете, что въ морѣ довольно пустого недоразумѣнія, чтобы курсы пароходовъ встрѣтились и тогда... не миновать столкновенія. Но на «Игорѣ» не дремлютъ: въ ночной тишинѣ раздается протяжный гудокъ.

— Правѣе! слышится команда на нашемъ пароходѣ и «Игорь« катится вправо.

— Еще правѣе! Право на бортъ!.. раздается голосъ нашего капитана.

И, вотъ, мы совсѣмъ въ сторонѣ, уступивъ всю дорогу встрѣчному пароходу. Его яркіе

электрическіе огни блеснули намъ одинъ за другимъ, прошли слѣва отъ нашего курса и скрылись. Впереди въ сумракѣ ночи скоро стали показываться, развертываясь полукругомъ, безчисленные огни Ѳеодосіи.

МОРСКОЕ СЧАСТЬЕ.

(РАЗСКАЗЪ).

— Вы спрашиваете меня, почему я оставилъ море. Извольте. Я получилъ три предостереженія. Молодымъ морякомъ я плавалъ на парусныхъ судахъ, былъ помощникомъ капитана на большомъ грузовомъ пароходѣ. Но каждый солдатъ хочетъ быть генераломъ. Я хлопоталъ о капитанскомъ мѣстѣ и — о радость! — однажды мнѣ самымъ серьезнымъ образомъ предлагаютъ капитанское мѣсто на грузовомъ пароходѣ.

— Нашъ капитанъ, видите ли, заболѣлъ и списался съ парохода—говорятъ мнѣ. Вы должны выѣхать въ Керчь и принять пароходъ въ пути. На немъ 15 тысячъ пудовъ керосину. Пароходъ вы приведете сюда.

Я готовъ былъ согласиться, но благоразуміе взяло верхъ.

— Какъ же такъ принимать пароходъ въ пути, замѣтилъ я.—Ну, а если вмѣсто 15 тысячъ пу-

довъ тамъ окажется десять!? Кто будетъ отвѣтственъ? Нѣтъ, ужъ лучше пусть пароходъ придетъ сюда, тогда я прійму его.

— Вы, пожалуй, правы! сказали мнѣ.

И я принялся ждать парохода, на которомъ въ первый разъ въ жизни я буду капитаномъ.

Я ждалъ его, ждалъ усердно, но увы, не дождался! Пароходъ сгорѣлъ въ пути... Не помню, отъ какой случайности боченки съ керосиномъ воспламенились, пароходъ былъ на полномъ ходу, пламя раздувало немилосердно. Были на пароходѣ пассажиры-косари. Они бросились спасаться, спустили шлюпки, но по глупости отрѣзали сперва не кормовыя, а носовыя тали, шлюпки на полномъ ходу парохода быстро захлебнулись и потонули вмѣстѣ съ пасажирами... Кое-кто съ парохода, впрочемъ, спасся...

Это была участь перваго парохода, на которомъ мнѣ предстояло быть командиромъ.

Но я все-таки былъ командиромъ. Я командовалъ немного позже пассажирскимъ пароходомъ «Егорій», совершавшимъ рейсы по Черному морю и по нижнему Дунаю. Это былъ довольно добропорядочный пароходъ.

Помню, я дѣлалъ рейсъ въ Одессу. На Дунаѣ есть опасныя мѣста—подводные камни и скалы. Ночью идти тамъ рискованно. Въ Черноводахъ мы, по росписанію, ночуемъ у пристани. Конечно, такъ было и въ этотъ рейсъ. Со мною шелъ,

между прочимъ, какой-то важный болгарскій чиновникъ. Онъ занималъ отдѣльную каюту въ первомъ классѣ. Этому чиновнику вдругъ не понравилось, что пароходъ ночуетъ у пристани, и онъ сталъ бунтовать, возбуждать пассажировъ. «Какой, молъ, это капитанъ, что боится идти ночью... Будемъ требовать, чтобы онъ шелъ»... И вѣдь, дѣйствительно, чуть не бунтъ поднялъ... Вы не знаете, какіе бываютъ пассажиры—дерзкіе, нахальные и при всемъ томъ непонятливые. Иной во время шторма требуетъ высадить его на берегъ, въ открытомъ портѣ, не подозрѣвая того, что согласись я на это, я и пароходъ разобью и потоплю всѣхъ пассажировъ... А пассажиръ угрожаетъ своимъ чиномъ, положеніемъ, своими связями. Словомъ, требуетъ—и ничего знать не хочетъ—словно для моря чины и связи его имѣютъ значеніе... Такъ вотъ было и съ болгарскимъ чиновникомъ. Прицѣпилъ онъ звѣзду, ходитъ по пароходу и народъ бунтуетъ. Я къ нему: «Милостивый государь! Если вы не прекратите ваше неприличное поведеніе, я принужденъ буду удалить васъ съ парохода и высадить туда въ камыши». Я указалъ ему на чернѣющій въ темнотѣ берегъ. Тутъ мой чиновникъ какъ будто смирился, снялъ звѣзду и пересталъ дурачить пассажировъ, но по пріѣздѣ въ Одессу нажаловался на меня моему начальству за яко-бы грубое съ нимъ обращеніе. Въ то время у насъ рас-

кланивались передъ каждымъ болгарскимъ пѣтухомъ. Послѣ разговора съ моимъ начальствомъ я отказался вести «Егорія» въ слѣдующій рейсъ и остался на берегу. Начальство на этотъ разъ мнѣ не возражало.

Когда пароходъ долженъ былъ вернуться изъ рейса, я прихожу въ контору.

Погибъ!! Погибъ!! увидѣвъ меня, кричитъ начальство и отчаянно машетъ руками.

Кто погибъ? говорю я.

«Егорій»... «Егорій» погибъ!!

Оказалось, что мой милый «Егорій» столкнулся съ англійскимъ пароходомъ и пошелъ ко дну. Мнѣ горько стало. Вѣдь командиръ этого парохода есть я, думалось мнѣ, и я такъ безвременно потерялъ свое дѣтище!

Это было второе предостереженіе.

Время шло.

Я командовалъ вскорѣ маленькимъ пароходомъ «Галка», принадлежавшимъ одному солидному вѣдомству. Пароходъ плавалъ въ предѣлахъ порта и только изрѣдка совершалъ самые небольшіе переходы. Служба была спокойная, да и самъ пароходикъ былъ похожъ на стараго инвалида. Допотопной системы, съ плохими котлами, тихоходный, онъ, по моему глубокому убѣжденію, ровно никуда не годился, хотя непосвященное въ морскія тайны вѣдомство очень дорожило имъ. Передъ самымъ Рождествомъ получаю приказаніе

идти на «Галкѣ» въ отдаленный портъ, гдѣ неожиданно обнаружилась потребность въ портовомъ пароходѣ. Зимнія непогоды, штормъ въ открытомъ морѣ—вы только вообразите себѣ въ этихъ условіяхъ мою худосочную «Галку», которая и тихой-то воды не выдерживаетъ!!. «Они, вѣрно, съ ума сошли»! рѣшилъ я и телеграфировалъ вѣдомству: «не берусь вести «Галку» подъ своею личной отвѣтственностью». Получаю отвѣтную телеграмму: «Идите безъ личной отвѣтственности». Ну, это другое дѣло! подумалъ я. Если ужъ круто придется, выброшусь съ «Галкой» гдѣ-нибудь на пологій берегъ и дѣлу конецъ. И я вышелъ на «Галкѣ» въ море.

«Еслибъ вы видѣли это несчастное слабосильное суденышко въ сердитомъ морѣ! Оно скрипѣло, шаталось, дрожало, неуклюже переваливалось и если подвигалось впередъ, то больше всего потому, что мы шли съ недурнымъ попутнымъ вѣтромъ.

Ночью я былъ на вахтѣ, всматривался въ свѣжее, мѣрно шипѣвшее море, наблюдалъ рѣдкіе встрѣчные огни пароходовъ и немногочисленные на этотъ разъ огни неба, открывавшіеся кое-гдѣ среди дымчатыхъ бѣлесоватыхъ облаковъ, летѣвшихъ въ сторону.

Вдругъ раздался выстрѣлъ—взрывъ... Изъ машины повалилъ бѣлый паръ, съ каждымъ мгновеніемъ все больше и больше. Этотъ паръ за-

стилалъ все передъ моими глазами. Ни мачтъ, ни палубы не стало видно. Я обомлѣлъ. Ну, думаю, взорвало котелъ, мы пропали! И цѣлыхъ десять минутъ кругомъ ничего не было видно, кромѣ облаковъ теплаго пара. Я никогда не думалъ, чтобы въ этой маленькой «Галкѣ» была такая масса пара. Говорить-ли о томъ, что эти десять минутъ страшной слѣпоты казались вѣчностью! Наконецъ, паръ сталъ разсѣеваться. Слава Богу, всѣ оказались живы, кромѣ нашей машины. Мы поставили паруса и благодаря попутному вѣтру продолжали путь въ Севастополь.

Въ Севастополѣ «Галку» стали серьезно чинить, хотя, по всей справедливости, она этого не стоила; поставили на ней новую машину, но, разумѣется, не въ состояніи были обратить ее въ морское судно. Тутъ я разстался съ «Галкой» и узналъ о ея судьбѣ лишь по отрывочнымъ слухамъ. «Галку» отремонтировали, и назначили, на нее вмѣсто меня, новаго молодого командира. Онъ храбро вышелъ изъ Севастополя въ портъ назначенія и уже благополучно добрался до Ялты; за Ялтой встрѣтилъ изрядный штормъ; съ горячностью юноши новый командиръ пошелъ поперекъ волны, углубляясь въ море, и, видно, совершенно забылъ, что подъ нимъ не добрый надежный пароходъ, другъ капитана, а жалкая скорлупа. Онъ погибъ со всей командой.

Это было третье предостереженіе. Послѣ гибели моей «Галки» я оставилъ море...

Да! знаете, въ морѣ, какъ и въ жизни, нужно счастье. Въ морѣ его даже больше нужно... И моряки очень вѣрятъ въ счастье.

ѲЕОДОСІЯ И АЙВАЗОВСКІЙ.

I.

Первое что бросается въ глаза при подходѣ *парохода къ Ѳеодосіи- это Ѳеодосійскій карантинъ съ его старинными*, вѣковыми зданіями и *съ красующимися* на берегу живописными *Генуэзскими руинами.* Въ глубинѣ берега, среди *карантинныхъ построекъ*, уцѣлѣли многіе остатки *генуэзскихъ* укрѣпленій и древнихъ храмовъ.

Ѳеодосійскій карантинъ--вступившій во второе столѣтіе своего существованія—главный карантинъ на Черномъ морѣ. Въ тревожное время сюда направляются всѣ прибывшія въ Черное море иностранныя суда, приходящія изъ неблагополучныхъ портовъ. Карантинъ расположенъ на холмистомъ побережьи впереди Ѳеодосійской гавани, занимая обширное мѣсто. Сооруженія ѳеодосійскаго карантина представляютъ сѣть самыхъ разнообразныхъ построекъ. Карантинъ былъ осно-

вательно отремонтированъ въ 1897 г. въ виду угрожавшей тогда чумы въ Индіи. Тогда же былъ поднятъ вопросъ о приспособленіи этого устарѣвшаго карантина къ современнымъ требованіямъ науки, что и было достигнуто по мѣрѣ возможности. Ѳеодосійскій карантинъ имѣетъ собственное обширное водное пространство для стоянки судовъ. Первый пунктъ карантина—такъ называемый «опросный домъ», стоящій у края берега и совершенно изолированный отъ остальныхъ помѣщеній, предназначенъ для опроса капитановъ прибывающихъ иностранныхъ судовъ; въ условіяхъ строгой разобщенности переговариваются чиновникъ и капитанъ корабля; послѣдній даетъ свѣдѣнія о прибывшихъ на суднѣ, о посѣщенныхъ портахъ, о нахожденіи или отсутствіи опасныхъ больныхъ на бортѣ судна и въ установленномъ порядкѣ, черезъ дезинфекціонную камеру, передаетъ судовые документы. Внутреннія части ѳеодосійскаго карантина представляютъ рядъ отдѣльныхъ построекъ, сливающихся въ цѣлый городокъ. Тутъ палаты для больныхъ, для выздоравливающихъ, комнаты врачей и проч. Постройки по большей части небольшія, одноэтажныя, но обширность мѣста и изолированность этихъ построекъ другъ отъ друга устраняетъ не только тѣсноту, но и всякое опасное сосѣдство. Отдѣльныя части карантина обнесены массивными стѣнами старой по-

стройки съ воротами. Этотъ карантинъ уже неоднократно сослужилъ свою службу югу Россіи. Въ эпидемію холеры въ 1892 году онъ явился изоляціоннымъ пунктомъ, куда направлялись суда съ грузами и пассажирами. Позже, во время періодическаго появленія чумныхъ заболѣваній на Востокѣ (съ 1897 года) карантинъ еще шире отвѣчалъ той же цѣли.

За карантиномъ пароходъ входитъ въ Ѳеодосійскій портъ.

Ѳеодосія съ ея новымъ портомъ дѣлается маленькой Одессой: все замѣтнѣе бьется въ ней пульсъ коммерческой жизни, появилось много торговыхъ конторъ, народились типическія кофейни, служащія для дѣловыхъ бесѣдъ коммерческаго люда, а въ знаменитомъ павильонѣ около фонтана И. К. Айвазовскаго образовалась настоящая биржа. Вы видите за столиками маклеровъ и коммиссіонеровъ, въ числѣ ихъ не мало евреевъ. Все это новый пришлый людъ, все это гости, пожаловавшіе сюда съ открытіемъ порта.

Два имени: «Айвазовскій» и «Ѳеодосія» давно стали родственными. Айвазовскимъ при жизни много было сдѣлано для его родного города. Можно сказать безъ преувеличенія, вся судьба Ѳеодосіи многіе годы неразрывно была связана съ дѣятельностью Айвазовскаго, который всего себя посвятилъ заботамъ о благѣ и преуспѣяніи этого маленькаго, пыльнаго, но близкаго его

О[illegible] Феодосіи.

[illegible]

Отузъ близъ Ѳеодосіи.

сердцу городка. Въ восьмидесятыхъ годахъ Ѳеодосія страдала отъ безводія, Айвазовскій откликнулся: «Не будучи въ состояніи быть долѣе свидѣтелемъ тѣхъ мученій, которыя испытываетъ населеніе родного моего города отъ недостатка въ водѣ, я — писалъ онъ въ городскую думу — дарю ему въ собственность воду изъ своего имѣнія Субашъ». И въ Ѳеодосіи появился водопроводъ. Айвазовскій выхлопоталъ Ѳеодосіи вывозной коммерческій портъ, выхлопоталъ ей желѣзную дорогу. Въ Ѳеодосіи каждый шагъ связанъ съ именемъ Айвазовскаго: на берегу бульваръ Айвазовскаго, въ соборѣ его большая икона, каждый пароходъ доставляетъ многочисленную публику къ дому Айвазовскаго въ картинную галлерею, помѣщающуюся при этомъ домѣ. Эта галлерея оставлена художникомъ городу Ѳеодосіи съ весьма значительнымъ, заключающимся въ ней, художественнымъ богатствомъ. Галлерея даетъ нѣкоторый доходъ въ пользу бѣдныхъ Ѳеодосіи, такъ какъ художникъ завѣщалъ плату за посѣщеніе галлереи Ѳеодосійскимъ бѣднякамъ. Этотъ порядокъ держался и при жизни Айвазовскаго. На Ѳеодосійскомъ Митридатѣ (гора на подобіе Керченской) красуется музей Айвазовскаго, украшенный его картинами, съ древностями и съ часовней, гдѣ погребено тѣло генерала Котляревскаго, военнаго героя.

Айвазовскій погребенъ въ Ѳеодосіи на мѣст-

номъ армянскомъ кладбищѣ. Въ центрѣ города, близъ Генуэзской улицы, главной улицы города, около Ѳеодосійскаго собора, находится уединенная армяно-грегоріанская церковь, къ ней прилегаетъ армянское кладбище съ древними могилами именитыхъ армянъ. Дворикъ армянской церкви отдѣленъ отъ ветхаго кладбища невысокой стѣною. Подъ сѣнью армянской церкви, имѣющей солидный и привѣтливый видъ, и похороненъ Айвазовскій. Церковь обладаетъ хорошими денежными средствами. Армяне, изъ числа капиталистовъ Ѳеодосіи, постоянно поддерживали ее щедрыми пожертвованіями. Ѳеодосійскій богачъ-армянинъ Берберовъ, домовладѣлецъ и собственникъ самой большой въ Ѳеодосіи Европейской гостиницы, завѣщалъ церкви чуть ли не всю свою гостиницу. Этотъ жертвователь похороненъ на почетномъ мѣстѣ близь церкви, въ ея дворикѣ. И. К. Айвазовскій завѣщалъ церкви свое Судакское имѣніе (распродававшееся потомъ по участкамъ), цѣнностью около 40,000 рублей. И. К. погребенъ тоже въ оградѣ на почетномъ мѣстѣ. Кромѣ могилъ Айвазовскаго и Берберова тутъ другихъ могилъ нѣтъ, и естественно двѣ могилы крупныхъ жертвователей окружены надзоромъ и попеченіемъ облагодѣтельствованной ими армянской церкви.

Покойный Айвазовскій благодѣтельствовалъ не только Ѳеодосіи; онъ приходилъ на помощь всей

истомленной безводіемъ Крымской степи. Полумилліонное имѣніе И. К., Субашъ, подаренное имъ впослѣдствіи своей женѣ, имѣло богатѣйшій ключъ въ 600,000 ведеръ воды. Располагая такимъ богатствомъ, И К. заботился, чтобы вода Субаша приносила пользу и ниже лежащимъ имѣніямъ и даже татарскимъ баштанамъ и распорядился пустить воду на ихъ земли. Это было истиннымъ благодѣяніемъ въ засушливой Ѳеодосійской степи. Въ теченіи тридцати лѣтъ татары-огородники жили милостями Айвазовскаго.

Художественная дѣятельность Айвазовскаго нашла себѣ достойную оцѣнку еще при жизни художника. Можно смѣло сказать, что это былъ художникъ-идеалистъ, поэтъ моря, передававшій его на полотнѣ такимъ увлекательнымъ и лучезарнымъ, какимъ оно отражалось въ его чуткой, впечатлительной къ красотамъ природы душѣ. Море реальное не всегда оправдывало чудные художественные образы Айвазовскаго, такъ какъ въ нашемъ Черномъ морѣ замѣчается избытокъ сѣрыхъ свинцовыхъ тоновъ, особенно непривѣтливыхъ въ зимнюю пору.

Ѳеодосійская мастерская въ домѣ И. К. составляла нѣчто художественно-цѣльное. Въ ней хранилось много дорогихъ сувенировъ-подарковъ, полученныхъ И. К. отъ другихъ художниковъ. Обстановка мастерской возстановляла въ памяти жизнь Айвазовскаго. Можно было ду-

мать, что мастерская, какъ живой памятникъ И. К., будетъ сохранена въ томъ видѣ, какой она имѣла при его жизни. Къ сожалѣнію, это не осуществилось.

II.

Крошечная, тихая, уединенная Ѳеодосія до 1890 года ровно ничѣмъ не выдавалась и никто не думалъ, что ей суждена широкая будущность.

Въ 1890 году мнѣ пришлось быть проѣздомъ въ Ѳеодосіи въ лѣтнее время. Желѣзной дороги въ тотъ годъ въ Ѳеодосіи еще не было, имѣлось лишь пароходное сообщеніе съ Крымскими и Кавказскими портами и Одессой. Къ постройкѣ порта еще не приступали, мечтательная тишина Ѳеодосійской бухты ничѣмъ не нарушалась: широко разстилалась передъ вами невозмутимая голубая водная гладь, обрамленная зеленой каймой пологаго невысокаго берега. Грузовыхъ пароходовъ сюда заходило мало, и въ бухтѣ, совершенно не засорявшейся, было прекрасное купанье. Однимъ изъ украшеній берега, довольно пустыннаго за чертой города, была только что построенная тогда стройная изящная дача А. С. Суворина, издателя «Новаго Времени».

Передъ отъѣздомъ изъ Ѳеодосіи мнѣ пришлось видѣться у А. С. Суворина съ И. К. Айвазовскимъ, который въ то время выглядѣлъ совсѣмъ еще не старымъ человѣкомъ. Онъ былъ бодръ,

веселъ, общителенъ, солидно шутилъ и вообще поддерживалъ около себя милое добродушіе.

— Вотъ кто меня завлекъ сюда, говорилъ А. С. Суворинъ.—До него я ни о какой Ѳеодосіи и не думалъ и не мечталъ.

А. С. Суворинъ въ то время живо интересовался Ѳеодосійскимъ уголкомъ, заботливо и любовно устраивалъ свою дачу и едва ли претендовалъ на И. К. Айвазовскаго за пристрастіе послѣдняго къ Ѳеодосіи, которое онъ такъ умѣлъ сообщать другимъ. Съ 1890 года Ѳеодосія стала быстро расти.

Хорошо въ Ѳеодосіи и въ сосѣдней раздольной степи въ урожайный годъ. Ѣду изъ города въ деревню. Дороги два десятка верстъ. Какой веселый видъ полей, пестрѣющихъ обильными колосьями и безчисленными стогами пахучаго свѣжаго сѣна, тянущимися то по ровной степи, то взбѣгающими на холмы и косогоры. Очаровательна въ это время волнистая крымская степь, обставленная у помѣщичьихъ усадебъ рядами темныхъ высокихъ тополей, изъ-за которыхъ выглядываютъ привѣтливые бѣлые домики, увитые виноградомъ. Въ этомъ новомъ краю, какъ въ старой Руси, владѣнія все громадныя, по нѣсколько тысячъ десятинъ у помѣщика. Въ средней Россіи теперь и сотни десятинъ составляютъ крупную единицу, но въ благодатныхъ степяхъ Крыма мѣстные владѣтельные герцоги облада-

ютъ имѣніями въ двѣ, три, пять тысячъ десятинъ и болѣе. Здѣсь о помѣщичьемъ оскудѣніи не слышно, потому что эпидемическаго оскудѣнія нѣтъ, хотя земельные банки жмутъ даже и состоятельнаго крымскаго помѣщика, если онъ не имѣетъ легкихъ городскихъ денегъ.

Благодаря прекраснымъ шоссе, здѣсь экипажъ незамѣтно пролетаетъ десятки верстъ. Изъ Ѳеодосіи ѣдемъ сначала мимо живописныхъ дачъ и виноградниковъ, потомъ мимо какого-то жалкаго пруда, изъ котораго прежде поилась Ѳеодосія, пока И. К. Айвазовскій не подарилъ городу воду изъ своего имѣнія. Жарко. Облако пыли несется за нами, экипажъ замѣчательно ровно и безшумно катится даже по проселку, не имѣющему здѣсь ни выбоинъ, ни ямъ, ни неожиданныхъ преградъ, вродѣ какого-нибудь болота, которое съ рискомъ приходится переѣзжать въ бродъ. Путешествіе по главнымъ крымскимъ дорогамъ совсѣмъ неутомительно, оно не разбиваетъ васъ, не разстраиваетъ нервы.

III.

Въ двадцати верстахъ отъ Ѳеодосіи, по симферопольскому шоссе, вырисовывается широкая, издали вся утопающая въ голубой дымкѣ жаркаго дня, громадная гора Агармышъ, у подножья которой расположенъ съ одной стороны захолу-

стный теперь, но полный историческихъ воспоминаній, Старый Крымъ, а съ другой—богатѣйшія имѣнія именитыхъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

Здѣсь, между прочимъ, мнѣ пришлось посѣтить въ 1898 году И. К. Айвазовскаго въ его прекрасномъ имѣніи «Шахъ-Мамай». Большой, въ мавританскомъ стилѣ, барскій домъ, съ обвитой зеленью террасой, съ чуднымъ разросшимся старымъ садомъ, теплицами, оранжереями, высокими тополями—служилъ лѣтнимъ мѣстопребываніемъ художника, спасавшагося отъ ѳеодосійской жары, сутолоки и пыли. Несмотря на свои восемьдесятъ лѣтъ, И. К. Айвазовскій не покидалъ кисти, и я засталъ его за работой. Почти цѣлую стѣну его обширной мастерской, освѣщенной обильнымъ свѣтомъ изъ высокаго полукруглаго окна—занимало полотно, изображающее хаосъ волнъ. Это была океанская зыбь. Поднявшаяся волна, грозная, громадная, съ бѣлою сѣткою пѣны, производила суровое впечатлѣніе въ соединеніи съ низко свѣсившимися черными тучами. Эффектно контрастировали съ ними нѣсколько свѣтовыхъ пятенъ на поверхности воды—отраженіе просвѣтовъ неба. Природа капризна, она создаетъ самыя прихотливыя сочетанія цвѣтовъ и красокъ. При свинцовомъ небѣ и вздувшихся сѣрыхъ волнахъ, какъ минутные гости, проглядываютъ лучи солнца. Такой своеобразный

моментъ и передалъ И. К. Айвазовскій. Художникъ писалъ много и работалъ замѣчательно быстро. За десятки лѣтъ его дѣятельности имъ написано свыше шести тысячъ картинъ.

— Я никогда не дѣлаю предварительнаго эскиза,—говорилъ мнѣ И. К. Айвазовскій,—а всегда сразу переношу свою мысль на полотно. Правда, я черчу иногда мелочи, дѣлаю наброски на бумагѣ отдѣльныхъ частей, но всю картину въ цѣломъ все-таки вынашиваю только въ воображеніи и потомъ прямо передаю полотну. Не знаю: можетъ быть, оттого и свѣжи мои краски.

Въ поэтической глуши крымской деревни, среди любимыхъ картинъ природы и привычной обстановки, маститый поэтъ моря отдавался своей работѣ со всѣмъ рвеніемъ его молодой, не старѣющей души.

И. К. Айвазовскій показывалъ мнѣ многочисленныя картины, бывшія въ то время въ его мастерской, преимущественно небольшія: марины и крымскіе наброски; между прочимъ, помню картину «Камень Айвазовскаго». Такъ прозвали въ Крыму одинъ камень около Алупки.

— Вотъ смотрите,—говоритъ мнѣ, наконецъ, И. К. Айвазовскій съ ласковой усмѣшкой—что я написалъ!

Я взглянулъ. Оказывалась дѣйствительно любопытная вещь—маститый маринистъ сдѣлался портретистомъ: въ сосѣдней съ его мастерской

Ѳеодосія. Видъ съ балкона И. К. Айвазовскаго.

комнатѣ красовался собственный портретъ Айвазовскаго во весь ростъ, въ полномъ парадѣ, со звѣздой. Это былъ портретъ работы самого художника. Портретъ отличался большимъ сходствомъ со стоявшимъ передо мной оригиналомъ, причемъ и на портретѣ и на оригиналѣ неумолимо уже сказывалось дыханіе преклонной старости, просвѣчивавшей сквозь наружную живость и бодрость.

И. К. Айвазовскій оставилъ меня завтракать у себя. Тутъ за длиннымъ столомъ сидѣло многочисленное общество, выдавалось присутствіе веселой молодежи.

— Здѣсь передъ вами три поколѣнія, сказалъ мнѣ Иванъ Константиновичъ:—старики, дѣти и дѣти моихъ дѣтей.

Никто тогда не думалъ, что молодому поколѣнію придется такъ скоро оплакивать кончину любимаго дѣдушки. Иванъ Константиновичъ неувядаемо носилъ въ себѣ до послѣднихъ дней бодрость души и чуткую впечатлительность къ жизни, благодаря которой онъ не застылъ въ своемъ величіи, а былъ всѣмъ понятенъ и всѣмъ симпатиченъ.

Годы брали свое: дѣятельная, живая натура художника надламывалась подъ тягостью лѣтъ.

И катастрофа совершилась даже скорѣе чѣмъ можно было ожидать.

Айвазовскій умеръ внезапно, оставивъ въ вѣчный памятникъ по себѣ созданную имъ, имъ украшенную и имъ облагодѣтельствованную Ѳеодосію, съ которой на вѣки неразрывно соединена его художественная слава.

ИНОСТРАНЦЫ ВЪ АЗОВСКОМЪ МОРѢ И СУДЬБА КЕРЧИ.

Факты ясно показываютъ, что мы напрасно открыли Азовское море для иностранцевъ. Установленіе для Приазовья непосредственныхъ сношеній по заграничному экспорту имѣло въ виду сократить расходы на фрахты и поднять мѣстныя хлѣбныя цѣны. Но этого не достигнуто. Въ послѣднее время уже толкуютъ о необходимости закрыть доступъ иностранцамъ въ Азовскіе порты.

Собственно первымъ шагомъ къ привлеченію въ Азовское море иностранныхъ судовъ было прорытіе въ Керчь-Еникальскомъ проливѣ новаго канала глубиною въ 20 фут. Каналъ былъ оконченъ въ 1892 г., и съ этого времени иностранцы стали посылать свои суда за зерномъ въ Азовскіе порты. По каналу посылаются иногда пароходы очень большихъ размѣровъ, сидящіе съ полнымъ грузомъ до 24 футъ Для такихъ боль-

шихъ пароходовъ всѣ порты Азовскаго моря оказались несоотвѣтствующими, неудобными по своему мелководью. По этой причинѣ пароходы останавливаются въ разстояніи 30—60 верстъ отъ портовъ, на большой глубинѣ, и хлѣбъ доставляется на иностранныя суда перегрузочными средствами: баржами и лодками, т. е. точно такъ, какъ это было и раньше. Разница только въ томъ, что каждая иностранная контора въ азовскихъ портахъ завела свои собственныя мелкосидящія баржи и работаетъ съ громадною для себя выгодою, а русскому каботажу оставляетъ одну лишь невыгодную работу.

Но это еще не все. Иностранные пароходы, нагруженные зерномъ въ азовскихъ портахъ до 23 фут., т. е. свыше мѣры, иногда вступали въ разныя сдѣлки съ иностранными же конторами и агентами по отгрузкѣ, чтобы пройти Керчь-Еникальскимъ каналомъ. Пройдя этотъ каналъ, пароходъ становился на якорь и производилъ догрузку. Операціи эти совершались не всегда правильно; каждому было соблазнительно получить при этомъ выгоды, которыя и дѣлились между шкиперами, агентами и лоцманами. Устраивались иногда фиктивныя постановки пароходовъ на мель, обусловливавшія и фиктивные расходы по отгрузкѣ и стаскиванію парохода. Такія умышленныя дѣйствія довольно дорого обходились заграничнымъ страховымъ обществамъ. Торговые

дома несли потери, и всѣ такіе расходы, разумѣется, невыгодно отражались на фрахтахъ и цѣнахъ русскаго хлѣба и вселяли недовѣріе къ операціямъ въ русскихъ портахъ. Кромѣ того, въ Керченскомъ проливѣ всегда процвѣтало зернокрадство.

При естественныхъ, почти неустранимыхъ препятствіяхъ, мысль сдѣлать Азовское море открытымъ для большихъ иностранныхъ пароходовъ представляется несбыточной. Отдавая Азовское море въ руки иностранцевъ, мы никакими мѣрами не въ силахъ будемъ потомъ воскресить русскій каботажъ. И было бы большимъ пріобрѣтеніемъ для Юга, если бы совершилось закрытіе Азовскаго моря для иностранцевъ съ устройствомъ центральнаго вывозного порта въ Керчи.

Керчь много лѣтъ ведетъ тяжелую борьбу за существованіе. Несчастіе Керченскаго края (да и одного ли Керченскаго?)—удручающее бездорожье. До проведенія Керченской желѣзно-дорожной вѣтви, Керчь, въ осеннюю и зимнюю распутицу, бывала отрѣзанной отъ всего бѣлаго свѣта. Почта дѣлала здѣсь въ теченіе сутокъ 23 версты, а на поѣздку изъ Керчи въ Ѳеодосію нужно было больше времени, чѣмъ на поѣздку изъ С.-Петербурга въ Ѳеодосію. Въ 1891 году, во время большихъ маневровъ, войска не могли подойти къ пункту назначенія потому, что пошелъ дождь и размылъ дороги.

Очень часто зимою на мѣсяцъ-полтора замерзаетъ Керченскій проливъ, такъ что и пароходы не заходятъ въ Керчь. Тогда Керчь — совсѣмъ ужъ неприступная крѣпость, торговля въ ней затихаетъ, и городъ, ведущій большое транспортное дѣло, испытываетъ существенный ущербъ. Между тѣмъ поддержаніе навигаціи въ проливѣ— дѣло не трудное, такъ какъ ледъ здѣсь не крѣпкій—у береговъ онъ не бываетъ толще четверти аршина—а Керчь-Еникальскій каналъ, благодаря быстрому теченію, вовсе не замерзаетъ. Внутренніе же азовскіе порты работаютъ только семь мѣсяцевъ въ году.

Покойный Керчь-Еникальскій градоначальникъ, контръ-адмиралъ Колтовской проэктировалъ превращеніе Керчи въ большой благоустроенный портъ.

Положимъ, бухта Керчи имѣетъ свои недостатки: она мелководна, иловата, засорена, при свѣжемъ вѣтрѣ неудобна для сообщенія на катерахъ съ далеко стоящими пароходами (такъ что таможня и карантинъ, при совмѣстныхъ выѣздахъ, не успѣваютъ исполнять свои операціи, и суда ждутъ очереди иногда по восьми сутокъ). Но Керченская бухта при всемъ этомъ составляетъ очень недурное убѣжище не только для коммерческихъ судовъ, но и для военнаго флота. Керченская гавань находится подъ защитою сильныхъ приморскихъ батарей. Такой портъ является

вполнѣ надежнымъ оплотомъ на сѣверо-восточномъ берегу Чернаго моря.

Черезъ Арабатскую стрѣлку, Керчь и Тамань проходитъ кратчайшее сообщеніе Россіи съ Кавказомъ. Это обстоятельство изстари обусловливало торговлѣ Керчи извѣстныя выгоды. Керчь не только перевалочный пунктъ: она даетъ морю и нѣкоторые свои грузы, главнымъ образомъ рыбу и муку съ мѣстныхъ мельницъ. Мукомольное дѣло— важный мѣстный промыселъ. Здѣсь перемалывается хлѣбъ мѣстнаго района. Шесть паровыхъ вальцовыхъ мельницъ Керчи представляютъ идеалъ благоустройства. Машины послѣдняго слова науки, повсюду электричество. Эти мельницы ничѣмъ не уступаютъ мельницамъ Самары, Саратова и Нижняго-Новгорода и вырабатываютъ до 500 четв. въ сутки каждая. Керченская мука довольно хорошаго качества, она въ большомъ количествѣ идетъ на Кавказъ.

Въ Керчи, кромѣ того, есть табачныя фабрики, есть верфь французской компаніи, устроенъ заводъ для обработки мѣстной желѣзной руды. Сосѣднее Чокракское озеро имѣетъ соляные и рыбные промыслы и славится грязелеченіемъ; въ Акманайской бухтѣ существуютъ большіе рыбные заводы.

ВЪ АЗОВСКОМЪ МОРѢ.

Въ 24-хъ верстахъ отъ Керчи, на кавказскомъ берегу Керченскаго пролива, расположена небольшая станица Кубанскаго войска—Тамань, куда изъ Керчи регулярно ходитъ небольшой пассажирскій пароходъ; весь путь изъ Керчи въ Тамань продолжается 1 часъ 40 минутъ. Тамань была описана Лермонтовымъ въ его извѣстномъ разсказѣ того-же имени. М. Ю. Лермонтовъ былъ здѣсь въ тридцатыхъ годахъ, проѣздомъ на Кавказъ; въ то время черезъ Тамань шло значительное движеніе; на кавказское побережье ѣздили какъ моремъ, такъ и сухимъ путемъ черезъ Ставрополь. Тамань тогда имѣла гораздо большее значеніе чѣмъ сейчасъ. По внѣшности, впрочемъ, Тамань и тогда была неважной. «Тамань самый скверный городишка изъ всѣхъ приморскихъ городовъ Россіи», писалъ о ней Лермонтовъ въ 1839 г. Въ Тамани недавно еще

Камни у Крымскаго берега.

показывали домикъ, въ которомъ останавливался Лермонтовъ. Этотъ домикъ существовалъ съ 1828 г. и стоялъ надъ береговымъ обрывомъ. Во времена Лермонтова Тамань служила пріютомъ контрабандистовъ. «Мы подъѣхали, писалъ Лермонтовъ, къ небольшой хатѣ на самомъ берегу моря... полный мѣсяцъ свѣтилъ на камышевую крышу и бѣлыя стѣны. На дворѣ, обведенномъ оградой изъ булыжника, стояла избочась другая лачужка менѣе и древнѣе первой. Берегъ обрывомъ спускался къ морю почти у самыхъ стѣнъ ея, и внизу съ безпрерывнымъ ропотомъ плескались темносинія волны». Въ Лермонтовской «Тамани» хитрый и ловкій «слѣпой» безстрашно и увѣренно ходилъ по обрыву надъ пѣнящимся моремъ. Этотъ слѣпой при посѣщеніи Тамани поэтомъ былъ четырнадцатилѣтнимъ мальчикомъ. Обыватели Тамани знали этого слѣпого, по имени Якова, въ послѣдніе годы преклоннымъ старцемъ, многіе разспрашивали его о Лермонтовѣ, о былыхъ продѣлкахъ контрабандистовъ и проч. Яковъ отвѣчалъ уклончиво, говоря, что многихъ господъ зналъ и многихъ водилъ здѣсь и сопровождалъ. Въ 1898 году слѣпой Яковъ умеръ.

Тамань въ настоящее время ведетъ небольшую торговлю. Сюда свозится хлѣбъ изъ окрестныхъ экономій и отпускается за границу на судахъ, приходящихъ въ Керчь. Главный промыселъ Тамани — рыболовство; особенно значительны

ловы кефали и лобана въ прилегающемъ лиманѣ. Есть въ Тамани виноградники и существуетъ винодѣліе, но главный винодѣльческій центръ въ 30-ти верстахъ отъ Тамани въ Киторовкѣ. Населенія въ Тамани до 5 тысячъ человѣкъ, все больше промысловый и коммерческій людъ. Тутъ есть свой клубъ, собирающій въ зимніе мѣсяцы мѣстное общество. Тамань живетъ близостью Керчи, съ которой тѣсно связана по торговлѣ.

Громадное зло составляетъ въ Азовскомъ морѣ необычайно развившееся хищническое рыболовство. Результаты самые печальные: въ настоящее время почти перевелась въ Азовскомъ морѣ красная рыба: бѣлуга, осетръ, севрюга и проч. Въ прежнее время здѣсь было много тарани, но и тарань исчезла. На Волгѣ и на Дону установлены запретные сроки для рыбной ловли: это весенній періодъ съ 15-го марта по 15-е мая, когда рыба идетъ изъ моря въ устья рѣкъ для метанія икры. На Азовскомъ морѣ запретныхъ сроковъ нѣтъ: рыба съ икрой и мелкая недоразвившаяся рыбка безпощадно вылавливаются. Особенное хищничество наблюдается въ устьяхъ южныхъ азовскихъ лимановъ: Очуевскаго и Ахтари и въ устьяхъ Кубани. Все море усѣяно вредными рыболовными крючьями, запрещенными повсюду, гдѣ дѣйствуетъ надзоръ. Кефаль ловится въ Азовскомъ морѣ при помощи особыхъ хитрыхъ загражденій, образующихъ въ

водѣ клѣтку съ наклоннымъ поломъ: рыба свободно входитъ туда, сѣтчатая плоскость поднимается и вошедшая рыба остается въ рукахъ ловцовъ. Употребленіе частыхъ сѣтей и сѣтей съ произвольно уменьшающимся «очкомъ» составляетъ здѣсь обычное явленіе. Можно пожалѣть, что введеніе рыболовныхъ правилъ на Дону и на Азовскомъ побережьи до Таганрога не пошло дальше и оставило внѣ всякаго надзора остальную громадную часть Азовскаго моря съ изстари развитымъ тутъ рыбнымъ промысломъ. Въ 1899 году ловцы около Керчи поймали чуть не сто милліоновъ рыбы. Цифра необычайная. Такіе ловы не могутъ быть безвредны, они систематически истощаютъ рыбныя богатства Азовскаго моря. Надо бы создать охрану въ устьяхъ Кубани и по всему побережью отъ Керчи до Бердянска, Маріуполя и въ другихъ мѣстахъ.

Отъ Керчи до Бердянска азовскіе пароходы идутъ 9 часовъ. Бердянскъ сильно измѣнился въ послѣдніе годы. Въ длинномъ, неглубокомъ заливѣ, надъ которымъ недавно еще одиноко мигалъ электрическій огонь Бердянскаго маяка, выросъ прекрасный благоустроенный портъ, хотя и не глубокій (12 фут.). Благоустройство Бердянска еще не вполнѣ закончено, оно идетъ впередъ.

Защитный молъ, возведенный посреди залива и нигдѣ не соприкасающійся съ берегомъ,

образуетъ съ одной стороны тихую стоянку для парусныхъ судовъ; на проведенной отъ берега дамбѣ—рядъ пристаней. Городокъ привѣтливый. Тутъ на поднимающемся городскомъ берегу вырисовываются соборъ, чрезвычайно красивое зданіе классической гимназіи, большое городское училище; рядъ вѣтряныхъ мельницъ унизываетъ гору; съ обѣихъ сторонъ города его предмѣстья Лиски и Писки. Бердянскъ по мѣстнымъ условіямъ не можетъ имѣть у себя глубокаго порта и приходящіе за зерномъ иностранные пароходы останавливаются въ значительномъ отдаленіи отъ берега на рейдѣ.

Изъ Бердянска въ Таганрогъ 12 часовъ морскаго пути. Таганрогъ давно добивается устройства у себя глубокаго порта. Эта идея едвали теперь осуществима. Надо принять въ разсчетъ ограниченность въ послѣдніе годы таганрогскихъ портовыхъ операцій и незначительность его хлѣбнаго района. На практикѣ глубокій портъ въ Таганрогѣ встрѣтитъ много естественныхъ затрудненій. При часто дующихъ здѣсь Нордостахъ и Остъ-Нордостахъ у Таганрога наблюдается сильный сгонъ воды, понижающій глубину взморья съ 8—11 фут. до нуля. Только при юго-западныхъ вѣтрахъ уровень воды поднимается. Такія явленія весьма рискованны для будущности Таганрогскаго порта. Заграничные пароходы теперь грузятся въ 40 верстахъ отъ Таганрога. Для

устройства Таганрогскаго глубокаго порта пришлось бы рыть каналъ на протяженіи этихъ сорока верстъ. Такая грандіозная затѣя напоминаетъ поговорку: «игра не стоитъ свѣчъ».

Осадка пароходовъ, посѣщающихъ внутренніе порты Азовскаго моря, не превышаетъ 6—7 фут. Такую глубину имѣли въ прежніе годы гирла Дона. Благодаря землечерпанію и прекрасному хозяйству гирловаго комитета, гирла углублены теперь свыше 8 фут., только при неблагопріятныхъ вѣтрахъ здѣсь бываетъ 5—6 фут. Пароходы Азовскаго моря безпрепятственно проходятъ до Ростова. Донской гирловой комитетъ достигаетъ своей цѣли. Безъ сомнѣнія, будущность нашихъ рѣкъ въ рукахъ подобныхъ комитетовъ, которые близко стоятъ къ живому судоходному дѣлу, да и не могутъ быть чужды ему, такъ какъ участники комитета — сами судопромышленники, благополучіе которыхъ связано съ благополучіемъ ввѣренной имъ рѣки.

НОВОРОССІЙСКЪ.

Къ Новороссійску, связанному съ общей рельсовой сѣтью Владикавказской дорогой,—въ 1898 году подошла Царицынско-Тихорѣцкая желѣзная дорога, связавшая Волгу съ Чернымъ моремъ.

На протяженіи 500 верстъ отъ Волги новая дорога прорѣзала глухую дѣвственную Калмыцкую степь. Край этотъ дикій. Эту степь, несмотря на черноземъ, еще не трогалъ плугъ земледѣльца. Благодаря богатымъ ароматнымъ травамъ, она служила отличнымъ пастбищемъ для большихъ калмыцкихъ стадъ верблюдовъ и воловъ и для скотоводства казаковъ сосѣдней области Войска Донского. Въ этой дѣвственной степи, вдоль оживившей ее желѣзнодорожной линіи, возникли новые поселки.

У Великокняжеской станицы (330 верстъ отъ Царицына) Калмыцкая степь постепенно смѣняется поселками зажиточнаго казачества.

Проведеніе Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги направило много хлѣбныхъ грузовъ волжскаго раіона къ Новороссійскому порту. И не одинъ хлѣбъ пошелъ этимъ путемъ: пошелъ также лѣсъ. Всѣ эти грузы отвлечены отъ стараго пути: Волго-Донской дороги и Дона, что не замедлило отразиться нѣкоторымъ сокращеніемъ торговыхъ операцій Ростова. Владикавказская дорога достигла завѣтной мечты: воспользовалась въ широкихъ размѣрахъ Новороссійскимъ портомъ. Могущество Новороссійска все болѣе усиливается и онъ въ будущемъ грозитъ соперничествомъ царицѣ черноморскаго экспорта—Одессѣ. Къ сожалѣнію, хлѣбныя операціи въ Новороссійскѣ далеко не дешевы, хотя всѣ портовыя удобства созданы здѣсь именно для удешевленія портовыхъ операцій.

Новороссійскъ вмѣстѣ съ хлѣбнымъ экспортомъ сосредоточилъ у себя промышленность особаго рода: цементное дѣло. Прилегающія къ Цемесской бухтѣ красивыя скалистыя горы (Мархоцкій хребетъ) изобилуютъ известковыми мергелями (Эоценоваго періода), представляющими богатѣйшій матеріалъ для выдѣлки такъ называемаго Портландскаго цемента. Величественная цѣпь горъ изрѣзана мѣстами впадинами, въ которыхъ и добывается зелено-красный цементный камень, составляющій безконечную, идущую вверхъ отъ берега цѣпь горныхъ напластованій. Горные пласты имѣютъ разнообразное сложеніе, но каждый

пластъ представляетъ массу химически совершенно однородную, простирающуюся въ землѣ до неизмѣримой глубины. Поднявшись въ горы, вы видите массы катящагося сверху, со скалъ, зеленаго щебня, отбитаго забойщиками; щебень собирается въ тачки-вагонетки, которыя помощью канатной желѣзной дороги подвигаются внизъ къ заводу; тамъ камень для удаленія изъ него угольной кислоты обжигается въ колоссальныхъ печахъ, поднимающихся вверхъ на два—три этажа, при температурѣ 1,200—1,700 градусовъ по Цельсію и затѣмъ поступаетъ въ размолъ, обращающій щебень въ окончательный видъ—въ цементный порошокъ, закупориваемый въ бочки. Прежде гора около новороссійскаго завода имѣла круглую форму, но многолѣтняя добыча мергелей сдѣлала въ ней глубокое ущелье. Цементный заводъ напоминаетъ грандіозную паровую мельницу: та же мѣрная работа машинъ, мелкая цементная пыль на подобіе муки, около печей адская температура, требующая примѣрной выносливости.

Въ настоящее время близь Новороссійска три цементныхъ завода: ближайшій (въ 1 верстѣ) общества Черноморскаго цементнаго производства, второй немного дальше, третій—въ 25 верстахъ на берегу Геленджикской бухточки. Первый заводъ возникъ въ 1882 году и началъ свою дѣятельность съ 50,000 боченковъ въ годъ; теперь онъ изготовляетъ 600,000 боченковъ.

Въ 1882 году Новороссійскъ былъ крошечнымъ захолустнымъ городишкой съ 800 чел. жителей безъ желѣзной дороги; едва разъ въ недѣлю онъ посѣщался срочнымъ пароходомъ. Много воды утекло съ тѣхъ поръ. Около новаго порта выросли: стройная желѣзнодорожная эстокада, грандіозный элеваторъ, цѣлый промышленный городокъ «Русскій Стандартъ», занявшій всю территорію по лѣвую сторону рѣчки Цемеса. Стандартъ обратился въ довольно благоустроенный уголокъ. Вся дѣятельность порта кипитъ на Стандартѣ. Здѣсь находится и вокзалъ Владикавказской желѣзной дороги. Но странно сказать: мало измѣнился за долгіе годы Новороссійскъ-городъ, уныло смотрящій со своей отдаленной горы. Онъ и сейчасъ представляетъ во многихъ своихъ частяхъ жалкіе ряды кривобокихъ, крошечныхъ домиковъ и длинныхъ заборовъ, выстроившихся вдоль неровныхъ, изрытыхъ дождевыми потоками улицъ. Только главная часть города на вершинѣ горы попригляднѣе: тамъ есть стройныя большія зданія, гостиницы, нарядные магазины. Около крошечнаго Новороссійскаго собора уютный и красивый городской садъ—лучшее украшеніе города. Странно какъ-то подумать: Новороссійскъ большой портовый городъ, важный торговый и желѣзнодорожный пунктъ, но жизни въ немъ нѣтъ; пусто и мертво, ничто въ немъ не привлекаетъ пріѣзжихъ. Между тѣмъ, Новороссійскъ при же-

ланіи могъ бы имѣть значеніе курорта: здѣсь прекрасныя морскія купанья и великолѣпный виноградъ, изъ котораго дѣлаются цѣнныя и доброкачественныя мѣстныя вина. Въ лѣтнюю жару Новороссійская бухта привлекаетъ тысячи купающихся: для привилегированной публики есть даже вполнѣ благоустроенныя купальни съ ресторанами, расположенными у воды. Это мѣстная диковинка. Тутъ въ ресторанчикахъ надъ водой въ сильныя жары публика находитъ прохладу.

Бѣда Новороссійска—свирѣпая «бора» (Нордъ-остъ), который зимой леденитъ морозомъ, а лѣтомъ вздымаетъ тучи песку, слѣпитъ глаза и у стоящихъ въ гавани пароходовъ рветъ тенты. Вѣтеръ срывается съ горъ, налетающіе короткіе вихри застилаютъ берегъ пылью, въ бухтѣ шумятъ и пѣнятся буруны.

Близъ Новороссійска, по дорогѣ на ближайшій цементный заводъ, находится населенный пригородъ Нахаловка, названный такъ по случаю особой предпріимчивости его обитателей, сѣвшихъ безъ спроса на чужой землѣ и уже уютно обстроившихся.

Новороссійскъ давно прославился смѣлыми подвигами любителей чужой собственности. Мѣстные воры нѣсколько лѣтъ тому назадъ не постѣснились даже обокрасть квартиру новороссійскаго губернатора ген.-майора Тихонова. Полиція тщетно воюетъ съ шайками воровъ, состоящихъ

преимущественно изъ буйныхъ туземцевъ-головорѣзовъ. То и дѣло слышишь о разныхъ печальныхъ происшествіяхъ въ одномъ и томъ-же родѣ: на бойкомъ мѣстѣ, близъ пристаней, въ нѣсколькихъ шагахъ отъ агентствъ, зарѣзали человѣка, другого удушили и трупъ его бросили въ рѣчку. Разбойники-имеретины дѣлаютъ нападенія и на пароходы: они однажды покушались на помощника капитана стоявшаго въ Новороссійскѣ парохода, и когда это не удалось, то являлись въ другой разъ на пристань съ цѣлью нападенія. Эти головорѣзы—настоящіе звѣри: черезъ три года они изъ мести убиваютъ человѣка за то, что онъ когда-то помѣшалъ ихъ воровскимъ подвигамъ. Мошенническія ухищренія черномазыхъ туземцевъ безчисленны и разновидны. Въ маленькихъ портахъ Черноморскаго побережья ими сдаются въ агентства и на пароходы подозрительные грузы; въ послѣднихъ нѣтъ того, что означено. Въ Севастополѣ, напримѣръ, былъ полученъ грузъ мануфактуры, который по прибытіи на склады агентства удивительно долго лежалъ: его никто не спрашивалъ. Когда вскрыли этотъ грузъ, то, вмѣсто означенной въ немъ мануфактуры, тамъ оказались картофель, мочалки, старые пиджаки, и всякая дрянь и рухлядь. Отправители, невостребовавшіе грузъ, пожелали, однако, сорвать 400 рублей за мануфактуру, доказывая, что въ мѣшкѣ должна быть именно цѣнная ма-

нуфактура. Кажется, даже удалась эта воровская операція. Въ запакованыхъ тюкахъ нерѣдко отправляютъ поломанныя части машинъ, чтобы потомъ взыскать фиктивные убытки и стоимость несуществующаго товара. Когда понаблюдаешь всѣ удивительные факты шантажа и странныхъ превращеній съ грузами, то приходишь къ заключенію о существованіи на Черномъ морѣ цѣлой шайки оперирующихъ по подлогамъ грузовъ, а также и ихъ расхищенію мошенниковъ. Эта шайка имѣетъ повсюду своихъ агентовъ, которые пробираются даже и на пароходы въ числѣ вновь поступающихъ матросовъ. Во время дежурства на вахтѣ подобныхъ агентовъ, грузы похищались съ парохода ночью въ лодку, и краденое сбывалось въ лавчонки, промышляющія случайнымъ добромъ. Къ воровскимъ операціямъ, протянувшимся цѣлой паутиной отъ береговъ Кавказа до Одессы, несомнѣнно причастны береговые проходимцы въ портахъ, которыми организованъ сбытъ краденыхъ грузовъ и прятаніе концовъ. Обыкновенно краденые грузы сбываются въ чужомъ районѣ, далеко отъ мѣстъ ихъ сдачи. Грузъ, идущій изъ кавказскихъ портовъ, исчезаетъ въ сѣверныхъ портахъ Чернаго моря. За пропавшіе и расхищенные грузы платятся не только береговыя агентства транспортныхъ и пароходныхъ обществъ, но иногда и труженики моря, капитаны и ихъ помощники, получающіе

ограниченное жалованье. Надзоръ за грузами при увеличивающихся пропажахъ и расхищеніи ихъ становится труденъ. Весьма желательной мѣрой была бы организація на Черномъ морѣ отвѣтственной русской артели грузовщиковъ.

ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ.

I.

Въ окрестностяхъ Новороссійска разростаются новыя усадьбы, дачи и виноградники—все больше предпринимателей-сѣверянъ, не живущихъ здѣсь, а періодически наѣзжающихъ сюда для попеченія о своихъ культурахъ.

Недалеко отъ Новороссійска, въ 30 морскихъ миляхъ къ сѣверу, народился новый курортъ — Анапа. Это маленькій приморскій городокъ Кубанской области. Сюда съѣзжается уже много курортной публики: лѣтомъ на купанья, которыя тутъ дѣйствительно хороши, а осенью на виноградъ: онъ здѣсь необыкновенно дешевъ. Послѣ дороговизны Ялты, публика, не располагающая большими средствами, ищетъ на Черномъ морѣ другихъ мѣстъ и въ маленькой Анапѣ находитъ все необходимое. Неудобство Анапы—то, что она можетъ служить лишь лѣтнимъ курортомъ. Въ

позднюю осеннюю и зимнюю непогоду пароходы, идущіе въ Новороссійскъ и изъ Новороссійска, не всегда рискуютъ заходить въ открытую и опасную Анапскую бухту.

Какъ въ Новороссійскѣ, такъ и на всемъ черноморскомъ побережьи главную бѣду составляютъ разбои. Велика и разнообразна лѣтопись этихъ разбоевъ. За послѣдніе пять-десять лѣтъ разбойничьихъ подвиговъ не обобраться. Здѣсь въ 1899 году трагически убили статскаго совѣтника Вахрушева въ его собственномъ имѣніи въ 18 верстахъ отъ Новороссійска, неоднократно дѣлались разбойничьи нападенія на служащихъ, ѣхавшихъ съ крупными суммами денегъ, причемъ деньги всегда похищались, а разбойники не были разысканы. Убійство с. с. Вахрушева—случай особенно обидный для нашего самолюбія. Піонеръ русскаго дѣла на побережьи Кавказа, Вахрушевъ только что создалъ благоустроенный, культурный помѣщичій уголокъ, собирался на получаемую имъ пенсію коротать тамъ свою старость, и онъ убитъ на порогѣ новой жизни въ дикомъ краѣ. Не удается никому здѣсь спокойно устроиться; многочисленные землевладѣльцы Черноморскаго побережья не живутъ въ своихъ черноморскихъ имѣніяхъ именно потому, что они смотрятъ на эту область какъ на разбойничій притонъ и на страну развѣ только будущихъ надеждъ. И они правы. Можно ли заставлять ихъ трудиться въ тепереш-

ней обстановкѣ? Разбойническая проницательность на Кавказѣ всегда идетъ впереди обывательской предосторожности, мѣстный же обыватель слабъ оттого, что онъ беззащитенъ; никто не заступится за него: ни полиціи, ни властей кругомъ, полиція въ городѣ, а на побережьи пусто и глухо.

Хроника убійствъ и нападеній на Кавказскомъ побережьи ясно показываетъ, сколь тяжело положеніе нарождающагося русскаго дѣла въ краѣ и сколь это дѣло безсильно здѣсь даже при всѣхъ талантахъ и одушевленіи предпринимателей. Разбойники заняли всѣ дороги, никуда нельзя ѣхать послѣ заката солнца. По геленджикскому шоссе было множество разбоевъ и нападеній. Совсѣмъ какъ во время войны, когда непріятель занялъ всѣ дороги. Сколько бы мы ни оправдывали разбои на побережьи случайными, извинительными причинами, непросвѣщенностью края и проч., но можетъ ли быть терпимо подобное безобразіе? Общая картина разбоевъ слишкомъ обидна для нашего самолюбія: вѣдь собственно изъ-за этихъ-то разбоевъ и отсрочивается, можетъ быть, на цѣлыя десятилѣтія развитіе Черноморскаго побережья. Много частной собственности на побережьи находится въ рукахъ обезпеченныхъ, видныхъ людей, располагающихъ и средствами, и познаніями и даже симпатіями къ этимъ горнымъ уголкамъ, съ которыми каждый соединяетъ представленіе о гнѣздѣ подъ старость, но разбои убиваютъ вся-

кую предпріимчивость. Сколько разъ мнѣ случалось встрѣчаться въ Новороссійскѣ и въ пути съ землевладѣльцами побережья, любовно посѣщающими свои участки! Пріѣдетъ, поглядитъ, а какъ только пожилъ на мѣстѣ и окунулся въ мѣстную жизнь, такъ и скажетъ: «Нѣтъ, рано еще, надо подождать» и уѣдетъ. Страшно здѣсь, и не такъ страшна личность разбойника, какъ эта вопіющая безпомощность: ни закона, ни надзора. Вѣдь не подъ силу же землевладѣльцу держать у себя многолюдную охрану для защиты собственной персоны: здѣсь и простыхъ-то рабочихъ не найти, а не то что выписывать отряды охранителей! Значитъ, нужны общія административныя мѣры для поддержанія порядка на побережьи и онѣ должны быть введены непремѣнно.

Въ восьмидесятыхъ годахъ положеніе на Кавказскомъ побережьи Чернаго моря было иное: отъ Новороссійска до Туапсе были разставлены казачьи пикеты и тогда, по свидѣтельству старожиловъ, далеко не было той безпомощности, какъ въ настоящее время, когда на протяженіи ста—двухсотъ верстъ нѣтъ не только-что казачьихъ пикетовъ, но и ни одной сторожевой будки, ни одного стражника, ни одной живой души, кромѣ выростающихъ изъ земли вооруженныхъ всадниковъ-грабителей. Въ прежнее время не было столь частыхъ дерзкихъ разбоевъ и нападеній, они случались больше въ глухихъ мѣстахъ. Раз-

бойникамъ приходилось считаться съ казачьими пикетами; теперь грабятъ, рѣжутъ гдѣ угодно подъ самымъ Новороссійскомъ. Это раздолье избаловало грабителей. На помощь полиціи разсчитывать трудно: полиціи еле хватаетъ въ Новороссійскѣ. При томъ же въ городѣ и предмѣстьяхъ— она на своемъ мѣстѣ, но что можетъ предпринять полиція въ горахъ и ущельяхъ? Тамъ полиція безсильна въ борьбѣ съ разбойничьей конницей, съ прекрасными стрѣлками, вооруженными дорогими англійскими ружьями. Для борьбы съ такимъ лихимъ отрядомъ головорѣзовъ нужна военная сила, охотничьи команды или лучше всего казаки, которые весьма некстати были удалены отсюда. При казачьихъ пикетахъ и ночныхъ разъѣздахъ стражниковъ получится на побережьи совсѣмъ иная картина: каждый землевладѣлецъ, видя разъ хотя бы въ двое-трое сутокъ конный объѣздъ, почувствуетъ себя все-таки подъ охраной. Точно также была бы подъ охраной и дорога съ проѣзжающими. Что можетъ быть проще и полезнѣе этой, уже испытанной, мѣры? Сейчасъ шоссе отъ Новороссійска уже довольно благоустроено, имѣетъ мосты черезъ рѣки и слѣдовательно можетъ служить для непрерывнаго сообщенія и надзора.

Укрываясь послѣ подвиговъ разбоя, мѣстные Фра-Діаволо карабкаются по горамъ, по опаснымъ тропинкамъ, выбираютъ себѣ имъ однимъ

извѣстные ходы. Естественно, что всѣ эти ходы, неуловимые теперь, будутъ при учрежденіи охранныхъ пикетовъ, подъ наблюденіемъ той или другой сторожевой группы. Теперешнее безсиліе полиціи, безнадежность и безлюдье въ краѣ воспитываютъ безмѣрную разбойничью наглость, ибо дѣйствительно грабежи проѣзжающихъ денежныхъ вояжеровъ совершаются и подготовляются съ самой невѣроятной наглостью. Разбойники имѣютъ на своей сторонѣ преимущества пустынной дороги, имѣютъ и случайныхъ сотрудниковъ, которые изъ боязни за собственную шкуру способствуютъ ихъ подвигамъ. Въ деревняхъ Закавказья терроризованное разбоями населеніе, видя тщету полицейской охраны, давно сдѣлалось сообщникомъ разбойничьихъ шаекъ, указывая имъ жирные куски. Новороссійская губернія—то-же Закавказье, даже поставленное въ еще менѣе выгодныя условія, такъ какъ здѣсь нѣтъ той многочисленной, щедро оплачиваемой правительствомъ «земской стражи», которая въ Бакинской и Эриванской губерніяхъ съ грѣхомъ пополамъ все-же воюетъ съ разбойниками. Много преступленій здѣсь до суда совсѣмъ не доходитъ, такъ что мы даже не дали ни одного хорошаго урока грабителямъ и тѣмъ, на взглядъ дикаго народа, показали свою слабость. Подобныя ошибки надо поправлять, чтобы русскіе предприниматели побережья не чувствовали себя во вражеской странѣ.

Если же все оставить какъ оно есть, то никто не рѣшится заводить огородъ на пороховомъ погребѣ.

II.

Грознымъ бичомъ Черноморскаго побережья Кавказа, кромѣ разбоевъ, являются лихорадки, порождаемыя обиліемъ болотъ въ прибрежныхъ низинахъ. Лихорадки, какъ и разбои, задерживаютъ естественное развитіе и оживленіе побережья, хотя земельные участки въ послѣднее время дѣятельно раскупались здѣсь. Осушеніе болотъ по р. Чороху, около Батума, дало уже благотворные результаты: климатъ Батума мѣняется къ лучшему, не давая прежняго процента малярійныхъ заболѣваній. Однако, въ остальныхъ мѣстахъ побережья, къ сѣверо-западу отъ Батума, лихорадки попрежнему составляютъ чувствительное зло и отзываются особенно на здоровьѣ пришлаго новаго населенія, т.-е. на русскихъ людяхъ и въ особенности на крестьянахъ-переселенцахъ. Вопросъ о кавказско-черноморскихъ лихорадкахъ обратилъ на себя вниманіе нашихъ научныхъ авторитетовъ. Въ 1898—1899 гг., со спеціальной цѣлью изслѣдованія лихорадочныхъ мѣстъ, Кавказско-Черноморское побережье посѣтила комиссія изъ врачей и профессоровъ. Участникъ этой комиссіи покойный профессоръ Императорской Военно-Медицинской

академіи Ѳ. И. Пастернацкій, объѣхавъ всѣ мѣста опасныя въ лихорадочномъ отношеніи отъ Новороссійска до Сухума, напечаталъ интересный трудъ «О лихорадкахъ на Кавказско-Черноморскомъ побережьи», служащій результатомъ его экскурсій и изслѣдованій. Лихорадки на Черноморскомъ побережьи, по заключенію Ѳ. И. Пастернацкаго, въ общемъ не такъ страшны, какъ ихъ рисуетъ себѣ напуганное воображеніе піонеровъ края. Посѣщая лихорадочныя мѣста подъ Новороссійскомъ, Лазаревскимъ, Адлеромъ, Сухумомъ и другими пунктами и исходивъ тепличныя низины (ночуя иногда въ сырыхъ домахъ при открытыхъ окнахъ, а то и просто подъ открытымъ небомъ), побывавъ въ горныхъ долинахъ и ущельяхъ, никто изъ членовъ комиссіи ни разу не заболѣлъ лихорадкой. Въ отношеніи лихорадокъ болѣе всего опасны въ этомъ краѣ такъ называемыя «спящія рѣки». На пространствѣ между Новороссійскомъ и Сухумомъ нѣтъ значительныхъ болотъ, а есть заболоченныя устья рѣкъ: Цемеса, Туапсе, Псезуапе, Шахе, Сочи, которыя, какъ и низина между устьями рѣкъ Кудебты, Мзымты и другихъ, служатъ источникомъ маляріи. Сопутствовавшіе комиссіи проводники изъ туземцевъ не позволяли членамъ комиссіи останавливаться для утоленія жажды у того или другого источника по ихъ желанію и наоборотъ часто останавливали комиссію у другихъ источ-

никовъ, предлагая выпить хорошей здоровой воды. Поселенцы-малороссы, занявшіе въ 1887 г. побережье рѣкъ Кудебты и Мзымты (сел. Ахштырхъ), сильно страдали отъ лихорадокъ, но когда, по указанію покойнаго Н. С. Абазы, они перенесли свои дома и усадьбы на болѣе возвышенныя мѣста бывшихъ черкесскихъ аулищъ и стали довольствоваться родниковою водою, то заболѣваемость между ними уменьшилась. Все дѣло слѣдовательно въ выборѣ безопасныхъ мѣстъ. Въ послѣднее время администрація водворяла поселенцевъ на участкахъ ранѣе изученныхъ. Сельдбища устраивались преимущественно на возвышенныхъ мѣстахъ, гдѣ имѣется хорошая родниковая вода, и поселенцы въ этомъ случаѣ уже не страдали отъ маляріи, какъ прежде. Культура края, по наблюденіямъ Ѳ. И. Пастернацкаго, вліяетъ на ослабленіе маляріи на Черноморскомъ побережьи точно такъ, какъ она повліяла на прекращеніе лихорадокъ въ Крыму. Въ 1854—55 гг. французская армія подъ Севастополемъ жестоко переболѣла отъ лихорадокъ, а теперь о севастопольскихъ лихорадкахъ и помину нѣтъ. Культура края, конечно, немыслима безъ народонаселенія, а привлечь послѣднее на Кавказское побережье можно только послѣ устройства тамъ портовъ и путей сообщенія. Заболѣванія лихорадками на побережьи не бываютъ зимою, весною они случаются рѣдко, но въ іюлѣ и августѣ, въ періодъ

сильныхъ жаровъ, они не составляютъ рѣдкости. Режимъ и предосторожности всегда достигаютъ цѣли. Пребываніе на воздухѣ послѣ захода солнца и во время тумановъ (особенно опасныхъ въ долинахъ и ущельяхъ, пропитанныхъ сыростью), спанье на сырой землѣ—вотъ вредныя вещи. Если пить кипяченую воду, избѣгать сырыхъ фруктовъ и при появленіи первыхъ признаковъ маляріи лечиться хининомъ, то опасность будетъ избѣгнута. На іюль и августъ жители-новички побережья могутъ уѣзжать въ горы (гор. Романовскъ и друг.). Производившіяся на побережьи осушительныя работы экспедиціи генерала Жилинскаго, содѣйствуя оздоровленію края, подготовили довольно значительный обезвреженный раіонъ для заселенія. Эти работы велись съ предосторожностями; въ видахъ сохраненія здоровья рабочихъ, онѣ прекращались съ середины мая и возобновлялись въ концѣ сентября, т.-е. минуя періодъ лихорадокъ. Только работы въ горахъ ведутся въ теченіе круглаго года, пріостанавливаясь лишь зимой при выпаденіи снѣга. Въ сѣверныхъ частяхъ побережья вѣтеръ нордъ-остъ (бора) служитъ хорошимъ санитаромъ: онъ оздоровляетъ воздухъ отъ лихорадочной заразы. Къ югу лихорадки чувствительнѣе. Уменьшеніе заболѣваемости въ мѣстечкахъ Лазаревскомъ и Адлерѣ (гдѣ экспедиціей генерала Жилинскаго произведены ирригаціонныя работы) свидѣтельствуетъ о возможности

санитарно-гигіеническихъ успѣховъ на побережьи. Такія же работы производятся въ дельтѣ рѣкъ Мзымта и Псоу. И мало по малу подготовляется большая здоровая площадь для русской колонизаціи.

Вопросъ о русской колонизаціи на черноморскомъ побережьи, несмотря на все свое значеніе для Юга, представляетъ много невыясненныхъ сторонъ. Русскихъ землевладѣльцевъ, водворившихся въ этомъ краѣ, иногда упрекаютъ въ отсутствіи предпріимчивости, ставя имъ на видъ, что они за долгіе годы владѣнія своими участками не занялись «высшими культурами». Однако, уже во многихъ мѣстахъ кавказскаго побережья появились виноградники, фруктовыя деревья, чайныя плантаціи, существуетъ обширное табаководство, но все это не принимается во вниманіе и указываютъ на армянъ-арендаторовъ, которыми дѣйствительно культура ведется хищническимъ образомъ до полнаго истощенія участка. Справедливы ли, однако, упреки, посылаемые русскимъ піонерамъ хозяйственнаго дѣла на Кавказѣ? Владѣльцы участковъ береговой полосы одушевлены самыми лучшими намѣреніями. Одинъ разводитъ образцовый фруктовый садъ и виноградарство, думая завязать сношенія съ рынками сѣвера, другой предпринимаетъ обширное цвѣтоводство, которое по мѣстнымъ климатическимъ условіямъ обѣщаетъ дать завидные результаты,

третій возводитъ прекрасныя постройки, мечтая о развитіи въ своемъ уголкѣ курортной жизни. И всѣ предпріятія были бы успѣшно закончены, да за малымъ дѣло стало: не оказывалось на мѣстѣ ни рабочихъ рукъ, ни орудій производства:—каждую лопату, каждый гвоздь требуется выписывать съ Сѣвера. Даже при большихъ и щедрыхъ затратахъ трудно достигнуть чего-нибудь. За полны ь отсутствіемъ на побережьи отъ Новороссійска до Батума закрытыхъ благоустроенныхъ портовъ въ тяжелую зимнюю и даже весеннюю непогоду ожидаемые грузы не приходятъ во время, а изъ закрытыхъ портовъ, какъ напримѣръ, изъ Батумскаго они часто не могли быть доставлены на мѣсто по затруднительности береговыхъ сообщеній. При этомъ уже не одного симпатичнаго предпринимателя на побережьи разграбили шайки разбойниковъ, послѣ чего они потеряли вѣру въ начатое дѣло. Спрашивается: можно ли укорять этихъ людей въ отсутствіи предпріимчивости, когда они не пожалѣли на хозяйственныя предпріятія въ новомъ, мало извѣстномъ имъ краѣ ни большихъ затратъ, ни труда и хлопотъ, ни даже собственной жизни, которой угрожали изо дня въ день нешуточныя разбойничьи нападенія? Въ одну ночь иногда погибали результаты труда нѣсколькихъ лѣтъ. Иные піонеры русскаго дѣла бѣжали изъ края не изъ боязни труда, а потому что они видѣли безплодную тщету всѣхъ

дальнѣйшихъ попытокъ и поневолѣ сдавали свои земли и дачи тѣмъ, кто выказывалъ охоту взять ихъ въ аренду.

Надо серьезно пораздумать о тѣхъ условіяхъ, при которыхъ на этой забытой Богомъ окраинѣ возможенъ былъ бы мирный хозяйственный трудъ русскаго человѣка. Нужны два-три закрытыхъ порта на побережьи, куда могли бы регулярно, при всякой погодѣ, заходить большіе черноморскіе пароходы, связавшіе своими рейсами кавказскую окраину съ портами южной Россіи. Никакія дороги по берегу не принесутъ той громадной государственной пользы дѣлу, какъ хорошіе порты. Около портовъ легко явятся русскіе поселки, такъ какъ портъ обезпечиваетъ населенію вѣрные заработки, а черноморскій край только и живетъ близостью моря; нарожденіе такихъ поселковъ послужитъ толчкомъ къ дальнѣйшей русской колонизаціи, которой теперь нѣтъ ходу прежде всего потому, что для мѣстной промышленности на протяженіи сотенъ верстъ берега нѣтъ выхода къ морю. Дайте эти удобства—и на Кавказѣ явятся рабочія руки, при которыхъ возможна будетъ широкая культура края. Тогда останется намъ лишь направить усилія на борьбу съ разбойничествомъ, которое, несомнѣнно, будетъ побѣждено, если въ отношеніи къ такому опасному злу, разъѣдающему благополучіе страны, мы не измѣнимъ суровому, неумолимому ре-

жиму, чуждому мягкосердечныхъ уступокъ и компромиссовъ.

Черноморское побережье Кавказа представляетъ блестящія условія для зарожденія во многихъ его уголкахъ и сельско-хозяйственной и курортной жизни. На побережьи явились уже свои живые центры, значеніе которыхъ поддерживается регулярнымъ пароходнымъ сообщеніемъ. Такое значеніе пріобрѣтаютъ береговыя мѣстечки: Джубга (49 морскихъ миль отъ Новороссійска), Туапсе (20 миль отъ Джубги), Сочи (45 миль отъ Туапсе), Адлеръ (15 миль отъ Сочи) и Гудауты (37 миль отъ Адлера). Замѣчательно, что всего десять лѣтъ назадъ эти мѣстечки представляли собой глухія и совершенно заброшенныя захолустья. Напримѣръ, въ Джубгѣ, раскинутой въ долинѣ рѣки Джубги, въ лѣсистой мѣстности, окруженной хребтомъ Кавказскихъ горъ, въ 1892 году имѣлась лишь горстка населенія, около сорока бѣднѣйшихъ русскихъ семействъ изъ разныхъ неудачниковъ. Окрестности Джубги живописны и плодородны, но отсутствіе путей сообщенія тормозило заселеніе края даже тѣми поселянами, которые давно приписаны къ сельскому обществу. Пароходы Крымско-кавказской линіи Чернаго моря стали заходить въ Джубгу съ 1892 года, тогда Джубга стала заселяться быстрѣе, такъ что въ 1900 году въ ней насчитывалось до ста пятидесяти домовъ поселенцевъ. Въ свою оче-

редь оказало оживляющее вліяніе и проведеніе черезъ Джубгу Новороссійско - Сухумскаго шоссе. Въ окрестностяхъ Джубги восемь селеній, которыя тоже развиваются. Стали здѣсь выростать какъ грибы и арендаторскіе хутора (главнымъ образомъ армянскіе и греческіе). Этихъ хуторовъ явилось много на прекрасныхъ приморскихъ участкахъ, принадлежащихъ разнымъ помѣщикамъ. Къ сожалѣнію, наблюдается скверная черта армянскаго хозяйничанья—выжиганіе лучшаго лѣса и уничтоженіе старыхъ запустѣвшихъ фруктовыхъ садовъ, причемъ на расчищенной землѣ разводятся большія табачныя плантаціи и производится пастьба скота. Джубга славится табаководствомъ. На побережьи заслуживаютъ вниманія минеральныя богатства: было подано уже множество заявокъ на эксплоатацію желѣзной руды въ раіонѣ Джубги.

Селеніе Джубга лежитъ въ сторонѣ отъ берега; оно закрыто со стороны моря горнымъ хребтомъ и рощей, ростъ мѣстечка все-таки идетъ по направленію къ морю. Здѣсь есть между прочимъ своя достопримѣчательность—«Дольменъ», по народному «домъ богатырскій», сохранившійся на участкѣ г. Евстафьева. Это памятникъ древняго искусства — достойный вниманія археологовъ. Передъ вами подобіе жилища, построеннаго изъ шести каменныхъ плитъ громадной величины и вѣса, пригнанныхъ другъ къ другу очень искусно.

По своимъ климатическимъ условіямъ, отсутствію лихорадокъ и берегового вѣтра—«Нордъ-Оста» Джубга стоитъ несравненно выше другихъ сосѣднихъ приморскихъ мѣстъ Кавказа. Удобный для морскихъ купаній берегъ и чисто сельская жизнь въ послѣдніе годы привлекаютъ сюда лицъ, ищущихъ лѣтняго отдыха, здоровья, уединенія и покоя. Курортная публика въ настоящее время устраивается у поселянъ, платя за домъ въ 3—4 комнаты отъ 15 руб. въ мѣсяцъ, а за комнату со столомъ отъ 25 руб. въ мѣсяцъ. У морского берега близъ купанья имѣются дачи. Виноградъ въ Джубгѣ продается по 2 руб. пудъ, окрестное вино отъ 30 коп. за бутылку.

Но Джубга—далеко не единственный и даже не лучшій пунктъ на побережьи, имѣющій шансы пріобрѣсти курортное значеніе.

Въ пятидесяти верстахъ къ сѣверу отъ Джубги расположена станица Ключевая съ прекрасными сѣрными источниками (горячій ключъ). Станица лежитъ на половинѣ дороги къ Екатеринодару; отъ Джубги до Ключевой идетъ грунтовая колесная дорога, а отъ Ключевой до Екатеринодара—шоссе.

Въ счастливыхъ климатическихъ условіяхъ находится также Туапсе. По авторитетному мнѣнію проф. Ѳ. И. Пастернацкаго, Туапсе открываетъ собою рядъ хорошихъ зимнихъ прибреж-

ныхъ климатическихъ станцій на побережьи, продолжающихся до Сухума, причемъ окрестныя высоты годятся для горныхъ станцій. Къ сожалѣнію, даже въ такихъ крупныхъ пунктахъ побережья, какъ Туапсе или посадъ Сочи, нѣтъ еще достаточныхъ курортныхъ удобствъ, дачныя квартиры еще не вполнѣ устроены и публикѣ можно пользоваться здѣсь преимущественно услугами небольшихъ гостиницъ. Въ Адлерѣ и Гаграхъ уже значительно больше приспособленности. Адлеръ—прямо превосходная климатическая станція, лѣтомъ здѣсь едва-ли не прохладнѣе чѣмъ въ Сухумѣ, морскія купанья прекрасныя. Въ сосѣднемъ съ Адлеромъ имѣніи г. Гаугера, лежащемъ на берегу моря (за рѣкой Мзымтой, отдѣляющей имѣніе отъ Адлера), есть дачи и участки земли для построекъ. Черезъ это имѣніе проходитъ Новороссійско-Сухумское шоссе. Все несчастіе этого шоссе заключалось въ отсутствіи мостовъ, но мосты понемногу появляются и шоссе представляетъ уже на большей части своего протяженія благоустроенный путь. Въ Адлерѣ жизнь дешева, мѣстный виноградъ продается по 3, 4, 5 коп. за фунтъ. Хотя мѣстное вино невыдержанное и не особенно хорошее, но зато тутъ много привознаго вина изъ сосѣдняго Гудаута и оно очень дешево, по 2—3 р. ведро. Жизненные припасы въ Адлерѣ на 20 процентовъ дешевле чѣмъ въ Сочи. Адлеръ, окружен-

ный двѣнадцатью селеніями, находится въ гораздо лучшихъ условіяхъ чѣмъ Сочи съ тремя окрестными селеніями. Мясо въ Адлерѣ бываетъ постоянно,—что наблюдается не во всѣхъ кавказскихъ захолустьяхъ, — и продается по 8 коп. за фунтъ. Кромѣ гостиницъ, публика устраивается у адлерскихъ поселянъ, платя за комнаты по 8—10 руб. въ мѣсяцъ, за двѣ комнаты—12—18 руб. въ мѣсяцъ. Недалеко отъ Адлера открыты желѣзные рудники.

Побережье, какъ извѣстно, бѣдствуетъ въ отношеніи продуктовъ; въ нѣкоторыхъ селеніяхъ кромѣ баранины, да кукурузы и табака ничего не достать на мѣстѣ. Въ иныхъ чудныхъ уголкахъ, плѣняющихъ пріѣзжихъ, можно умереть съ голода, если пароходъ по причинѣ шторма не привезетъ необходимыхъ припасовъ.

Крупнымъ шагомъ по оживленію Черноморско-Кавказскаго побережья явилось устройство здѣсь принцемъ Александромъ Петровичемъ Ольденбургскимъ первоклассной климатической станціи въ Гаграхъ.

Гагры, отличающіеся живописностью мѣстоположенія, еще въ недавнее время были совершенно заброшены; при жизни покойнаго Н. С. Абазы, этого стараго попечителя Кавказскаго побережья—аѳонскіе монахи энергично добивались отдачи имъ Гагръ для культивированія ихъ, но Гаграмъ открылась иная будущность. На 14,000

десятинахъ земли, отведенной въ распоряженіе Его Высочества Министромъ земледѣлія (Гагринская казенная лѣсная дача) появились курортныя постройки: гостиница, ресторанъ, устроены электрическое освѣщеніе, водопроводъ, проложены дороги. Лучшее центральное мѣсто въ Гаграхъ занято курзаломъ, а береговая полоса морскими купальнями и пристанью. Отъ линіи берега курортъ будетъ расти вверхъ въ горы и, занявъ горныя террасы, расположится амфитеатромъ надъ бухтой. Такое расположеніе имѣетъ особыя преимущества для будущихъ гагринскихъ паціентовъ по леченію горнымъ воздухомъ: для нервныхъ больныхъ, которымъ окажется вредной близость къ морю вслѣдствіе постояннаго шума морского прибоя, явятся спокойныя тихія жилища на удаленныхъ отъ моря террасахъ. Гагринскимъ участкамъ, свободнымъ отъ курорта и назначеннымъ въ продажу, гарантируются тѣ же удобства и благоустройство, которыми обзаводится Гагринскій курортъ, т. е. водопроводъ, электричество, дороги. Въ Гаграхъ открыто присутствіе минеральныхъ источниковъ и рудныхъ мѣсторожденій, мѣдныхъ, желѣзныхъ и свинцовыхъ.

Наблюдаемое оживленіе Гагръ составляетъ крупный плюсъ въ зарождающемся хозяйствѣ побережья. Гагринскій курортъ съ пришлымъ, мѣняющимся населеніемъ будетъ имѣть подлѣ

себя усадебное хозяйство, экономіи съ осѣдлыми жителями и такъ какъ курортъ будетъ работать круглый годъ (зимующіе слабогрудые больные), то новые гагринскіе землевладѣльцы будутъ естественно поставлены въ лучшія условія, чѣмъ обитатели иныхъ уголковъ побережья, затерянныхъ зимой среди пустырей. Гагры посѣщаются срочными пассажирскими и грузовыми пароходами. Къ сожалѣнію, пароходное сообщеніе не свободно и въ Гаграхъ отъ обычныхъ въ Черномъ морѣ неудобствъ и случайностей: въ штормовыя зимнія погоды это сообщеніе иногда прерывается. Господствующій на побережьи у Новороссійска и Геленджика губительный нордостъ, замѣняется у Гагръ жестокимъ зюдвестомъ: при сильномъ зюдвестѣ, заходъ пароходовъ въ Гагринскую бухту опасенъ. Эту бухту необходимо прикрыть отъ зюдвестовыхъ вѣтровъ надежнымъ моломъ; для устройства послѣдняго, кстати сказать, въ Гаграхъ есть удобства.

Въ сосѣдствѣ съ Гаграми лежатъ Гудауты. Мѣстоположеніе Гудаутъ одно изъ самыхъ красивыхъ на всемъ побережьи Кавказа. Городокъ раскинутъ на возвышенномъ плато, улицы правильныя, шоссированныя, внизу около моря— бульваръ. Климатъ здѣсь, какъ и въ Гаграхъ, превосходный, лѣтняя температура Гудаутъ не превышаетъ 25 — 30 градусовъ, чему способствуютъ періодическіе мѣстные вѣтры: днемъ

дуетъ легкій западный вѣтеръ (имбатъ), ночью—горный, сѣверный, охлаждающій почву. Купанья въ Гудаутахъ очень удобны: бухта защищена съ запада мысомъ Соуксу, ограждающимъ ее отъ волненія. Въ Гудаутахъ немногочисленная пріѣзжая публика, кромѣ гостиницы, имѣетъ возможность устраиваться у мѣстныхъ жителей, которые охотно отдаютъ въ наемъ комнаты за невысокую плату. Въ Гудаутахъ имѣются аптека и врачъ. Фрукты здѣсь въ изобиліи. Гудауты отправляютъ отъ себя тысячами пудовъ яблоки, груши, орѣхи, виноградъ, персики, черешни, сливы, инжиръ (винныя ягоды). Пудъ яблоковъ и винограду стоитъ здѣсь 40 и 50 коп. Виноградъ здѣсь отличный: Изабелла и черный, такъ называемый Качичъ — крупный, очень сладкій; изъ него приготовляется превосходное вино, стоющее отъ 2 до 3 руб. ведро. Молочные продукты доставляются въ Гудауты въ изобиліи крестьянами окрестныхъ русскихъ деревень: Бомборы, Баклановки и друг. Окрестности Гудаутъ прекрасны. Въ четырехъ верстахъ—большая абхазская деревня Лихны, куда ведетъ широкая, ровная дорога между двухъ шпалеръ громадныхъ фруктовыхъ деревьевъ. Это сплошная пышная аллея. Въ Лихнахъ—небольшая церковь четвертаго вѣка въ чистомъ византійскомъ стилѣ и развалины замка бывшихъ князей Абхазіи, резиденціею которыхъ когда-то служили Лихны.

Въ 25 верстахъ отъ Гудаутъ—знаменитый Пицундскій монастырь, построенный въ восьмомъ вѣкѣ. Онъ у самого берега моря въ рѣдкостной сосновой рощѣ (pinus maritima), доходящей до самаго урѣза воды; здѣсь есть маякъ. Пицундскій храмъ, расположенный у подножія горъ, невидимый издали, обыкновенно открывается весь сразу, когда пароходъ поровнялся съ Пицундскимъ мысомъ. Въ Пицунду ѣздятъ изъ Гудаутъ въ фелюгахъ, которыхъ въ Гудаутахъ множество; выстроено и шоссе до монастыря.

Въ 22 миляхъ отъ Гудаутъ среди столпившихся на берегу, снѣговыхъ горъ, раскинулся красивымъ амфитеатромъ на побережныхъ склонахъ Сухумъ. На мѣстѣ нынѣшняго большого и уже довольно благоустроеннаго Сухума (20,000 жителей) всего десять лѣтъ назадъ было жалкое захолустье. Численность русскаго населенія въ Сухумѣ возрасла. Сухумъ, какъ и Ялта, привлекаетъ на осень и зиму слабогрудыхъ и чахоточныхъ. На набережной вытянулись благовидныя гостиницы и красуется небольшой уютный бульваръ съ бесѣдкой. Въ центрѣ города, между хорошенькимъ городскимъ садомъ и пышнымъ Ботаническимъ, появился изящнаго вида православный соборъ. Ближе къ пристанямъ расположился обширный гостинный дворъ съ магазинами, отвѣчающими уже запросамъ взыскательной публики. Тутъ и восточныя лавки

и мануфактурныя, и парикмахерскія, и часовые магазины. Бывшее турецкое захолустье стало неузнаваемымъ. Безъ сомнѣнія, Сухумъ съ ежегодно увеличивающимся приливомъ курортныхъ гостей будетъ продолжать развиваться. На окраинѣ города красуются интересныя для туристовъ развалины бывшей турецкой крѣпости, утилизированной нынѣ для тюрьмы .Поросшія травой и деревьями стѣны и камни картинно упираются въ морской берегъ. Прежніе обитатели сухумскаго округа, Абхазцы, совершенно не склонные къ мирной сельско-хозяйственной дѣятельности, обращаютъ свои имѣнія въ деньги; въ окрестностяхъ Сухума много земель перешло въ руки русскихъ предпринимателей.

Около Сухума—низменный мысъ Кодоръ съ маякомъ. Снѣговыя горы толпятся и за Сухумомъ къ сѣверо-западу. Въ 25 морскихъ миляхъ отъ Сухума и въ 34 миляхъ отъ Поти лежитъ маленькій кавказскій портъ Очемчиры, болѣе всего извѣстный лягушками и лихорадками, вызываемыми обиліемъ болотъ. Очемчиры лежатъ на плоской мѣстности у подножія горъ. Среди веселой, пышной зелени вытянулись ряды домиковъ. Населенія здѣсь 1,500 душъ. Отъ Очемчиръ къ Сухуму тянется шоссе, по которому недавно стали ходить дилижансы. Это шоссе имѣетъ деревянные мосты; кое-гдѣ злополучные путешественники переправляются, впрочемъ, въ

бродъ. Между Сухумомъ и Очемчирами продолжаются тѣ же красивыя, грандіозныя (5,000 фут.) горы, тянущіяся мѣстами въ нѣсколько рядовъ. Въ лучахъ утренняго солнца блестятъ на вершинахъ площади снѣга и снѣговыя пятна. За Очемчирами съ моря видна вдали и снѣговая шапка Эльборуса.

Важная роль въ курортной и сельско-хозяйственной жизни Черноморья принадлежитъ Батумскому побережью. Грустно, однако, видѣть, что батумское побережье—эта русская Ривьера съ благодатнымъ цѣлебнымъ климатомъ и плодороднѣйшей почвой, на которой свободно произрастаютъ растенія южной Франціи и даже тропическая флора,—находится, силою обстоятельствъ, въ дикомъ, заброшенномъ состояніи. Неподалеку отъ Батума, щеголяющаго благоустройствомъ, тянутся по берегу моря красивыя, но почти не заселенныя пространства. Два-три дачныхъ уголка: Махинджаури, Зеленый мысъ, Чаква съ чайными плантаціями сиротливо прижались другъ къ другу, а остальная горная мѣстность къ Поти и Очемчирамъ (60 миль отъ Батума), да и дальше богата только пустырями.

О Махинджаури слѣдуетъ сказать подробнѣе. Это живописное урочище находится въ 6 верстахъ отъ Батума. Честь изслѣдованія Махинджаури принадлежитъ вице-предсѣдателю Батумскаго Общества врачей г. Тріандафилли-

десу и друг. Махинджаури расположено амфитеатромъ между двумя горными мысами: Кара-Дере—со стороны Батума и Ишимъ-Бурунъ—со стороны Чаквы. Въ Махинджаури много растительности, журчатъ идиллическіе ручейки, много дачъ и нѣсколько десятковъ турецкихъ жилищъ. Зима въ Махинджаури немного теплѣе, а лѣто прохладнѣе чѣмъ въ Батумѣ. Растенія, замерзающія въ Батумѣ, сохраняются въ Махинджаури на открытомъ воздухѣ (гарденія, камелія, лимонныя и апельсиновыя деревья). По наблюденіямъ покойнаго кавказскаго хозяина Д'Альфонса, разница мѣстечка противъ Батума на 1 град. теплѣе для зимы и на 2 град. холоднѣе для лѣта. Такая разница объясняется защищенностью Махинджаури отъ холодныхъ вѣтровъ, дующихъ со снѣжныхъ горъ. Лѣтнюю температуру Махинджаури освѣжаютъ бризы. Кромѣ того, въ Махинджаури нѣтъ чрезмѣрной влажности воздуха, которая существуетъ въ Батумѣ. По наблюденіямъ того же Д'Альфонса, разница во влажности противъ Батума колеблется между 20—25 проц. Приэтомъ въ Батумѣ наблюдается существованіе маляріи (съ іюня до октября), хотя въ размѣрахъ не соотвѣтствующихъ страхамъ. Въ Махинджаури вообще нѣтъ эпидемическихъ заболѣваній и не наблюдаются заболѣванія маляріей. Купанье въ Махинджаури лучше чѣмъ въ Батумѣ. Морской берегъ тянется тамъ

на 3 версты, онъ болѣе отлогій. Мутныя воды рѣки Чороха не доходятъ туда, а потому и не уменьшаютъ солености воды, какъ въ Батумѣ; кромѣ того, вода не покрыта слоемъ нефти. Сообщеніе съ Махинджаури, какъ и съ Чаквой, лежащей дальше—по желѣзной дорогѣ. Махинджаури мало еще извѣстная публикѣ климатическая станція, но ей предстоитъ несомнѣнно большая будущность—какъ, впрочемъ, и другимъ уголкамъ Кавказскаго побережья, ожидающимъ только дальнѣйшаго оживленія края и первыхъ признаковъ благоустройства. Можетъ быть, это время теперь уже и не за горами...

НУЖДЫ ЮЖНАГО МОРЕХОДСТВА.

Увлеченіе въ шестидесятыхъ годахъ желѣзными дорогами совершенно не оставило мѣста заботамъ о коммерческомъ флотѣ, и нужно только удивляться, какъ при отсутствіи всякихъ о немъ попеченій этотъ флотъ все-таки великолѣпно развился. Только въ незабвенное царствованіе Императора Александра III стали замѣтны серьезныя заботы о поддержаніи и развитіи нашего мореходства. Но, разумѣется, въ короткій срокъ не сдѣлать всего. На Черномъ морѣ срочное пароходство существуетъ уже полъ-вѣка, но только въ послѣдніе годы правительствомъ приняты полезныя мѣры по устройству новыхъ портовъ, по увеличенію числа маяковъ и т. д. Къ сожалѣнію, всѣ эти заботы мало коснулись Кавказскаго побережья, которое на протяженіи 350 миль и сейчасъ пребываетъ въ состояніи первобытной дикости. Отъ Новороссійска до Батума нѣтъ ни одного

порта, гдѣ пароходъ могъ бы укрыться при крайнихъ обстоятельствахъ! Черноморскія бури особенно страшны у кавказскихъ береговъ: здѣсь при большой глубинѣ, даже у линіи берега, наблюдается громадный «разгонъ» волны. Въ этихъ мѣстахъ было не мало аварій, штормомъ суда выбрасывало на берегъ и разбивало. Въ суровую зиму плаваніе вдоль Кавказскаго побережья сопряжено съ большимъ рискомъ. Въ заботахъ о портовомъ благоустройствѣ Министерство путей сообщенія, а позже Главное Управленіе торговаго мореплаванія остановились на двухъ пунктахъ Кавказскаго побережья: Туапсе и Сухумѣ. Выборъ Туапсе удаченъ: мысъ Туапсе, находясь въ центрѣ этого негостепріимнаго побережья, дѣлитъ его на двѣ отдѣльныя части, являясь «вѣтроломомъ»: если въ Новороссійскѣ и въ Геленджикѣ Нордъ-Остъ, то навѣрно около Туапсе онъ уже не чувствителенъ, т. е. здѣсь можно найти тихую пристань скорѣе чѣмъ гдѣ бы то ни было. За Туапсе вы вступаете въ область уже другого вѣтра. Въ Туапсе всѣ подходящія условія для устройства не маленькаго только, а настоящаго большого порта, гдѣ могли бы легко помѣщаться пароходы въ 250—300 фут. длины. Тутъ нужна закрытая водная площадь въ 20 тысячъ квадр. саженъ, которую легко образовать двумя молами, изъ коихъ одинъ шелъ бы дугообразно отъ внутренней стороны мыса Кодошъ

и закрывалъ бы гавань отъ волненія съ сѣверо-запада, съ запада и юга, а другой, выдвигаясь отъ противоположнаго берега бухты, выше устья рѣки Туапсе (и оставляя эту рѣку снаружи портового бассейна), закрывалъ бы гавань отъ южныхъ и юго-восточныхъ вѣтровъ. Между головами моловъ образуются ворота для входа въ портъ, шириной около ста морскихъ саженей. Сооруженіе это тѣмъ легче и осуществимѣе, что западный молъ гавани можетъ быть построенъ на нѣкоторомъ протяженіи на готовомъ естественномъ рифѣ. Морской портъ въ Туапсе въ 22 фута глубины будетъ не только надежнымъ убѣжищемъ для судовъ—большихъ и малыхъ, но явится и важнымъ узловымъ пунктомъ для сообщеній и торговаго движенія въ Закавказьѣ. Вѣдь Туапсе единственный пунктъ, связанный въ настоящее время съ внутреннею частью этой богатой страны надежнымъ шоссе на Майкопъ, а въ будущемъ, можетъ быть, и желѣзною дорогой. Устройство же въ Туапсе маленькаго и неглубокаго порта-убѣжища рисковало бы остаться напрасною тратой денегъ, такъ какъ эта затѣя помѣшаетъ впослѣдствіи устройству тамъ настоящаго морского порта.

Ростъ коммерческаго флота въ настоящее время далеко опередилъ успѣхи портового благоустройства на Черномъ морѣ. Сѣтованія и жалобы на отсутствіе необходимыхъ удобствъ на кавказ-

скомъ побережьи (въ Анапѣ, Геленджикѣ, Сухумѣ) вполнѣ справедливы.

Въ Анапѣ, грузооборотъ которой составляетъ въ настоящее время 1 милліонъ пудовъ (цифра немалая послѣ наблюдавшагося прежде полнаго отсутствія грузовъ), устроена въ 1890 году пристань, но судамъ очень мудрено пользоваться такой пристанью, такъ какъ въ Анапѣ нѣтъ спокойной стоянки. Чтобы имѣть такую стоянку, Анапѣ прежде всего нужна закрытая гавань. Загражденія легко устроить на имѣющихся рифахъ. Волнорѣзъ длиною примѣрно въ 150 саженъ, проведенный отъ Анапскаго мыса по естественнымъ банкамъ, защититъ анапскую гавань отъ волненія съ запада, сѣверо-запада и юго-запада. Набрасываніе массивовъ на готовомъ естественномъ фундаментѣ составляетъ самый простой и дешевый способъ портовыхъ сооруженій, примѣняемый и въ портахъ мірового значенія (Портъ-Саидъ). Теперь анапскій рейдъ не только открытъ, но и опасенъ вслѣдствіе имѣющихся тамъ каменныхъ банокъ, а, слѣдовательно, пользованіе устроенной пристанью возможно развѣ что при исключительно благопріятныхъ условіяхъ, на какія въ Черномъ морѣ мудрено разсчитывать. А между тѣмъ, гг. инженеры кичливо говорятъ морякамъ: «Мы вамъ устроили пристань». Въ Сухумѣ тоже устроена пристань, но и Сухумская пристань не

имѣетъ значенія. Въ Сухумѣ необходимъ большой, хорошо оборудованный портъ.

Что касается Геленджика, то напрасно восхваляютъ его природныя условія, яко бы избавляющія его отъ необходимости въ какихъ-нибудь сооруженіяхъ. Геленджикская бухта открыта отъ западныхъ и юго-западныхъ вѣтровъ, у входа есть два рифа. Въ Геленджикѣ существуетъ «бора» въ родѣ Новороссійской, съ которой морякамъ очень и очень приходится считаться зимою при входѣ въ портъ и при лавировкѣ на рейдѣ. Это все указываетъ на необходимость извѣстныхъ портовыхъ устройствъ.

Въ Батумѣ, благодаря старымъ ошибкамъ, выстроенъ тѣсный портъ, далеко не удовлетворяющій своему назначенію.

Всѣ портовыя мѣропріятія необходимо предпринимать въ разсчетѣ на потребности настоящаго и будущаго коммерческаго флота. Въ портовомъ дѣлѣ эта тенденція до сихъ поръ какъ-то не соблюдалась. На Кавказскомъ побережьи (Анапа и проч.) проэктировались, напримѣръ, приспособленія для парусныхъ судовъ. Не хочется вѣрить этому. Вѣдь парусный каботажъ въ этихъ мѣстахъ почти не существуетъ. Говорятъ, парусный флотъ еще разовьется. Это ужъ совсѣмъ эфемерная надежда. Конечно, если паръ и электричество будутъ признаны дьявольскимъ наваждѣніемъ, то, чего добраго, и парусный кабо-

тажъ воскреснетъ, но сейчасъ онъ только умираетъ—умираетъ простой естественной смертью. Изъ парусныхъ судовъ у кавказскихъ береговъ плаваютъ только турецкія фелюги, которыя совсѣмъ не ищутъ портовъ-убѣжищъ, а при крайнихъ условіяхъ, въ свѣжій вѣтеръ и штормъ, предпочитаютъ нѣчто болѣе вѣрное: выбрасываются на берегъ. Для кого же, спрашивается, нужны игрушечные порты и пристани, на которыя въ прежнее время гг. инженеры просили крупныя ассигнованія?

Если ужъ заботиться о мелкихъ сооруженіяхъ, то они нужны не для парусныхъ, а скорѣе для гребныхъ судовъ, выѣзжающихъ изъ маленькихъ кавказскихъ селеній на рейдъ къ пароходамъ. Во всѣхъ незащищенныхъ портахъ кавказскаго берега (Джубга, Береговое, Туапсе, Сочи, Адлеръ, Гудаутъ) нужны просто крючкообразныя загражденія — самыхъ незначительныхъ размѣровъ,—чтобы шлюпки и фелюги имѣли возможность въ свѣжую погоду отплыть отъ берега.

Дабы положить конецъ нераціональнымъ затратамъ необходимо, чтобы по поводу портовыхъ устройствъ и сооруженій были опрашиваемы тѣ, кого всего ближе это дѣло касается, т. е. представители судоходства. Такой раціональной и справедливой программы, кажется, и держится теперь въ своихъ портовыхъ начинаніяхъ Главное управленіе торговаго мореплаванія.

Черное море бѣдно и маяками: печальный въ черноморскихъ лѣтописяхъ Тарханкутскій маякъ долгое время своимъ слабымъ свѣтомъ вводилъ въ заблужденіе даже военные пароходы, принимавшіе его за огонь идущаго судна, и, наоборотъ, огни встрѣчныхъ судовъ принимавшихъ за огонь маяка. Изъ-за подобныхъ недоразумѣній выходили крупныя аваріи (столкновеніе военнаго парохода «Пендераклія» съ «Коцебу»). Только въ послѣднее время на опасномъ Тарханкутскомъ мысѣ установленъ болѣе сильный маякъ, предупреждающій суда періодическими вспышками объ имѣющихся у Тарханкута рифахъ. Скалистые берега Чернаго моря: побережье Крыма, Кавказъ нуждаются въ расширеніи и улучшеніи маячныхъ приспособленій. Подъ Одессой, портъ которой ярко освѣщенъ электричествомъ, тоже существуютъ совсѣмъ предательскіе, плохо освѣщенные углы.

УЖАСНЫЙ ШТОРМЪ.

То, что мы перенесли въ этотъ рейсъ, кажется какимъ—то ужаснымъ сномъ, о которомъ нельзя вспомнить безъ содроганія. Пароходъ «Св. Николай» Русскаго общества пароходства и торговли вышелъ изъ Одессы 7-го сентября круговымъ крымско-кавказскимъ рейсомъ. Это не старый большой пароходъ постройки 1893 года. Плаваніе сначала было самое благопріятное. Море не шелохнулось, и отъ Одессы до Новороссійска даже не было обыкновенной качки. Въ Ялтѣ мы наслаждались тихою, теплою, прекрасною ночью. Насъ провожали долго глядѣвшіе намъ вслѣдъ яркіе электрическіе огни Гурзуфа. Въ Новороссійскѣ мы встрѣтили обычный въ этихъ мѣстахъ Нордъ-Остъ, который, впрочемъ, недолго преслѣдовалъ пароходъ. Тутъ же, въ Новороссійскѣ, пароходъ принялъ много пассажировъ, около 200 нижнихъ чиновъ, слѣдовавшихъ въ Поти. До Сухума пла-

ваніе было благополучно. Въ Сухумъ мы пришли около шести часовъ утра, увидавъ передъ Сухумомъ, въ Новомъ Аѳонѣ, стоявшій стѣной какой-то мокрый туманъ—точно облака легли на берегъ. На Сухумскомъ рейдѣ была зыбь, которая быстро увеличивалась. Вѣтеръ свѣжѣлъ. Въ 7 часовъ утра мы вышли изъ Сухума въ Очемчири и Поти, разсчитывая послѣ 4 часовъ быть въ Батумѣ. Но не суждено было намъ такъ скоро добраться до Батума.

Зюдъ-Вестовый вѣтеръ разводилъ большое волненіе, съ каждой минутой качка усиливалась и, наконецъ, когда пароходъ «Николай» былъ уже далеко отъ Сухума, крѣпкій Зюдъ-Вестъ задулъ съ силою шторма, да и какого шторма! Это было нѣчто необычайное, цѣлыя стѣны волнъ вздымались въ морѣ и пароходъ бросало какъ скорлупу. Качка сдѣлалась ужасной, — духъ захватывало. Водяные валы, въ десять разъ большіе парохода, поднимались съ юга, подбрасывали его и проходили подъ нимъ. Были страшные удары волнъ, похожіе на пушечные выстрѣлы, были сумасшедшіе толчки. Насъ, пассажировъ, съ ногъ валило, нельзя было удержаться. Отъ ударовъ волнъ въ рубку текла вода, диваны были слегка смочены, пароходъ глубоко нырялъ, и масса воды цѣлыми фонтанами сбѣгала съ крыши рубки и каскадами разсыпалась по палубѣ. Страшно было смотрѣть, что дѣлалось съ пароходомъ.

Разумѣется, всѣ пассажиры и особенно пассажирки были больны. Женщинъ и дѣтей было ужасно жалко. Ихъ трогательная безпомощность была тѣмъ хуже, что ничѣмъ нельзя было облегчить ихъ положеніе. Стѣны, койки съ такой силой ходили вверхъ и внизъ, что каждый человѣкъ представлялся игрушкой стихіи. Корзины и чемоданы летѣли со своихъ мѣстъ, вѣтеръ вылъ, гудѣлъ, и вся картина шторма казалась какимъ-то свѣтопреставленіемъ. Пароходный винтъ, выходя изъ волнъ, временами не могъ работать и мы теряли свой ходъ.

Кто оставался на палубѣ и не могъ заблаговременно уйти въ каюты, тому оставалось лечь и цѣпляться за скамейки, за снасти, чтобы не быть сброшеннымъ въ море или смытымъ водой, которая свободно хлестала черезъ бортъ. И пассажиры и матросы падали. Здоровыхъ было только два человѣка: одинъ казацкій офицеръ и пишущій эти строки, но и мы не избѣгли того, что насъ два раза сорвало съ мѣстъ и протащило по палубѣ: его внизъ головой, а меня на колѣняхъ. Слава Богу, обошлось безъ увѣчій. Въ третьемъ классѣ, гдѣ было 200 солдатъ, люди лежали вповалку, все смѣшалось въ одну массу. Къ борту парохода прибило мачту какого-то разбитаго судна, которая, по счастью, не попала въ пароходный винтъ и на нашихъ глазахъ только

проскользнула вдоль борта, отброшенная прочь пѣнящимся валомъ.

Разумѣется, пароходъ не заходилъ ни въ портъ Очемчири, ни въ Поти, гдѣ легко могъ бы разбиться или быть выброшеннымъ на берегъ, а, насколько было возможно, шелъ прямо на Батумъ, гдѣ можно было найти убѣжище отъ шторма.

Никто изъ пассажировъ ничего не ѣлъ и ничего не могъ ѣсть, ибо всѣ были объяты болѣзнью и страхомъ. Попробовали было подать обѣдъ, но безуспѣшно. Обѣдающихъ не было. Чтобы утолить голодъ, мы брали куски хлѣба со стола, а налитый въ тарелки супъ тотчасъ разливался по полу. Нужно было убрать скорѣе посуду, чтобы она вся не разбилась. Все летѣло на полъ, все падало. 200 человѣкъ солдатъ были укачаны ужасно. Со всѣхъ сторонъ слышались стоны. Никто не зналъ, чѣмъ кончится эта страшная исторія. По временамъ положеніе было адское, и глядя на страшные, необычайные размахи парохода, слыша кругомъ грохотъ, трескъ и свистъ бури, мы отчаявались за слѣдующій моментъ...

Съ великимъ радостнымъ изумленіемъ поздно ночью встрѣтили насъ въ Батумѣ...

12 Сентября 1895 г.

ИЗЪ КАВКАЗСКОЙ ХРОНИКИ.

Въ 1903 году въ кавказскомъ военно-окружномъ судѣ въ гор. Поти выплыло на свѣтъ Божій дѣло о разбойническомъ нападеніи на потійское казначейство и похищеніи 30,000 рублей. Дѣло это, очень прогремѣвшее тогда, является образчикомъ далеко не единственнаго на Кавказѣ необычайно дерзкаго нападенія хорошо вооруженныхъ грабителей на разныя кавказскія учрежденія: на промышленныя конторы, пароходныя агентства, желѣзнодорожныя станціи и на частновладѣльческіе дома и дачи. Эти нападенія, искусно организованныя, застаютъ учрежденія врасплохъ и только въ очень рѣдкихъ случаяхъ грабежи не удаются. Нападеніе на потійское казначейство было совершено въ присутственные часы, около полудня. Семь стрѣлковъ въ гурійскихъ костюмахъ вошли въ помѣщеніе казначейства, шестеро стали на стражѣ въ дверяхъ, а седьмой, скомандовавъ присутствовавшимъ:

«Ни съ мѣста»! выстрѣлилъ съ очевиднымъ желаніемъ произвести панику.

Два злоумышленника тогда вошли за перегородку казначея и, собравъ со стола деньги, унесли съ собой 30,000 руб. Двое грабителей при этомъ вышли во дворъ, гдѣ отрѣзали дорогу пытавшимся бѣжать. Оставляя ограбленное казначейство, злоумышленники безпрестанно стрѣляли.

Все это произошло въ какихъ-нибудь пятьдесять минутъ. Послѣ услышанныхъ выстрѣловъ, на соборной колокольнѣ ударили въ набатъ, прибѣжавшій на выстрѣлы городовой стрѣлялъ и ранилъ одного разбойника. Толпы народа повалили къ казначейству. Раненаго разбойника сотоварищи пытались унести, но въ концѣ концовъ добили его выстрѣломъ, и вся разбойническая компанія, не торопясь, прошла черезъ Ольгинскій паркъ и скрылась на берегахъ озера Палостомъ.

Кавказскіе злодѣи никогда не попадаются, но на этотъ разъ передъ военно-окружнымъ судомъ предстали крестьяне Озургетскаго уѣзда: Доментій Квачадзе, Антонъ Чхеидзе, Кація Челидзе, отыскивающій дворянское званіе (!!) Харламній Кавжарадзе, дворянинъ Исидоръ Махарадзе, потомственный почетный гражданинъ Григорій Чхартишвили, мѣщанинъ города Поти Николай Гуджабидзе и князь Александръ Мачутадзе. Изъ нихъ первые шестеро обвинялись въ совершеніи

разбоя, а Гуджабидзе и кн. Мачутадзе въ пособничествѣ и сокрытіи разбойниковъ.

Потійская исторія ограбленія казначейства похожа на сказку, но только очень наивные люди могутъ удивляться блестящимъ успѣхамъ и процвѣтанію разбоевъ на Кавказѣ. Тамъ все за разбойниковъ: мирное населеніе, щадя свою собственную шкуру, помогаетъ разбойникамъ изъ побужденій страха. На выстрѣлы грозной разбойничьей шайки прибѣгаетъ единственный и совершенно безсильный передъ семью вооруженными горцами городовой, долженствующій изображать защиту. Толпа, по всей вѣроятности, отнеслась очень индеферентно къ разбойникамъ: она знаетъ, что при малѣйшей попыткѣ задержать разбойниковъ послѣдуетъ кровавая месть со стороны самихъ разбойниковъ, или со стороны безчисленныхъ на Кавказѣ ихъ послѣдователей и соратниковъ. Вотъ почему, несмотря на собравшуюся толпу, разбойники «не торопясь» прошли черезъ паркъ и скрылись съ награбленными деньгами.

При отсутствіи охраны, на Кавказѣ нѣтъ житья отъ разбойниковъ. Ссылка послѣднихъ въ Сибирь не приноситъ особой пользы, ибо сосланные разбойники нерѣдко бѣгутъ изъ Сибири и, возвращаясь на Кавказъ, проявляютъ удвоенное звѣрство, вырѣзывая цѣлыя семьи, цѣлыя деревни. За что гибнетъ это мирное населеніе,

почему проливается кровь тружениковъ? Вся бѣда въ безнаказанности преступленій. Въ обстановкѣ Кавказа, при постоянныхъ звѣрствахъ со стороны безстрашныхъ разбойниковъ, болѣе полезенъ военный судъ. Процедура же обычнаго судоговоренія съ перспективой фиктивной отвѣтственности никого не устрашаетъ и не помогаетъ тяжелому положенію въ краѣ.

Кавказскіе разбойники сплотились въ грозную воинственную организацію: на поддержаніе и развитіе ея ими тратятся, по всей вѣроятности, не малыя деньги изъ суммъ ограбленныхъ казначействъ, почтовыхъ конторъ, желѣзнодорожныхъ станцій и пароходныхъ агенствъ. Свободные остатки этихъ суммъ, вѣроятно, уже составили капиталы въ лондонскихъ банкахъ. Разбойничество на Кавказѣ не игрушка, не случайность. Это промыселъ, поставленный широко, организованный по военному. Бороться съ нимъ можно только военной силой и никакія слабыя мѣры, вродѣ появленія на мѣстѣ разбоя городового, конечно, не помогутъ. Для борьбы съ разбоями требуется стройная военная организація. На Кавказѣ, къ сожалѣнію, это не налажено, несмотря на то, что число кровавыхъ жертвъ отъ разбоевъ ростетъ въ краѣ въ самой удручающей безотрадной прогрессіи.

Вотъ еще факты въ томъ же родѣ. Въ 1902 году разбойниками святотатственно ограблена

церковная утварь изъ церкви Ново-Аѳонскаго монастыря, а въ Чаквѣ—чайной житницѣ Кавказа—вооруженные грабители четырьмя пулями тяжело ранили г-жу Вучина въ ея собственномъ имѣніи. Близь Елисаветполя разбойники убили представителей полиціи—стражниковъ и урядника. Возмутительное нападеніе совершено въ томъ-же 1902 году на патруль у казначейства въ Грозномъ, причемъ одинъ солдатъ убитъ и другой раненъ. Очевидно, ограбленіе кавказскихъ казначействъ было поставлено разбойниками въ 1902 году на очередь.

Какая длинная и безконечно-печальная хроника разбоевъ!

Въ 1896 году на Потійскомъ рейдѣ разыгралась тяжелая морская драма. На пароходѣ «Великій князь Алексѣй» орава полудикихъ закавказскихъ туземцевъ требовала, чтобы при волненіи въ морѣ пароходъ зашелъ въ опасный Потійскій портъ. Головорѣзы устроили бунтъ въ морѣ съ покушеніемъ на жизнь командира капитана 2-го ранга Н. Н. Іосса, нынѣ покойнаго. Частновладѣльческая фелюга, переправлявшая людей съ парохода на берегъ при массѣ бывшаго въ ней народа, была поставлена волненіемъ бокомъ и одиннадцать человѣкъ потонуло, въ томъ числѣ двое дѣтей.

Какъ ни возмутителенъ былъ этотъ бунтъ на

пароходѣ и какъ ни ужасна была переправа, но зачинщики и главари этого происшествія остались безнаказанными, а несчастный морякъ Н. Н. Іосса, сильно потрясенный этимъ несчастіемъ, медленно сгорѣлъ отъ горя и вскорѣ умеръ.

ПАСХА ВЪ МОРѢ.

(КАРТИНКА).

Когда Осипъ Ильичъ взошелъ на вахту и увидѣлъ при свѣтѣ луннаго серпа, свѣтившаго изъ-за небольшихъ облаковъ, мѣрно колыхавшееся море, причемъ ряды сѣрыхъ волнъ бѣжали другъ за другомъ,—онъ вспомнилъ, что подобную декорацію онъ видѣлъ въ дѣтствѣ въ театрѣ, когда давали пьесу «Христофоръ Колумбъ». «Быстро несется жизнь! думаетъ Осипъ Ильичъ,—и вотъ оно, это море, о которомъ я когда-то такъ мечталъ. Пятнадцать лѣтъ я въ морѣ... Сѣрыя волны, сѣрая жизнь»!

Осипъ Ильичъ только-что спалъ въ своей каютѣ, хорошо согрѣтой паровымъ отопленіемъ. Онъ видѣлъ во снѣ семью, съ которой разстался недѣлю назадъ: жену и троихъ малютокъ... Мѣрное шипѣніе небольшихъ волнъ, лизавшихъ бортъ и иллюминаторы, и тихіе правильные вздохи машины всегда хорошо усыпляютъ его. Онъ крѣпко спалъ,

когда явился вахтенный матросъ и громко окликнулъ его:

— Осипъ Ильичъ, ваша яхта... Петръ Терентьевичъ смѣняются...

Петръ Терентьевичъ, дежурившій съ вечера, пошелъ спать, а Осипъ Ильичъ, весь еще теплый, вышелъ на воздухъ и, закрываясь толстымъ пальто отъ прохладнаго вѣтра, поднялся по трапу на мостикъ, надъ которымъ свѣтилъ лунный серпъ. Осипъ Ильичъ принялъ вахту: «курсъ Зюдъ-Остъ 30 градусовъ, вѣтеръ Остъ. Горизонтъ чистъ».

Слѣва длинной узкой полосой чернѣетъ берегъ... Впереди смутно вырисовывается мысокъ. Пароходъ долженъ обогнуть этотъ мысъ и тогда откроется широкій полукруглый заливъ, на берегу котораго расположенъ большой портовый городъ.

— Боже! какъ я изучилъ это скучное море! думаетъ Осипъ Ильичъ и внимательно всматривается впередъ. Онъ знаетъ это мѣсто: благодаря длинному, закрывающему горизонтъ, мысу здѣсь нерѣдко бываютъ неожиданности.

— Сегодня Пасхальная ночь! вспоминаетъ Осипъ Ильичъ и мысль его летитъ къ далекому родному берегу.

А вѣдь хорошо и въ морѣ сегодня! Вѣтеръ не сильный. Въ воздухѣ чувствуется дыханіе ранней, еще прохладной весны, изъ легкихъ, дым-

чатыхъ облаковъ временами выглядываютъ и улыбаются звѣзды.

Впереди, слѣва отъ курса, неожиданно показался двигающійся изъ-за мыса желтый огонекъ.

Осипъ Ильичъ досталъ ручной свистокъ, свистнулъ, и на этотъ зовъ прибѣжалъ вахтенный матросикъ.

— Доложи капитану, виденъ огонь, говоритъ Осипъ Ильичъ.

На носу парохода задрожалъ ударъ стклянокъ. Капитанъ уже на мостикѣ: старый морякъ плохо спитъ ночью и часто безъ зова выходитъ на площадку—точно онъ предчувствуетъ когда надо выйти.

Капитанъ посмотрѣлъ въ бинокль и взялся рукой за машинный телеграфъ.

— Право руля! Такъ держать! говоритъ онъ.

— Такъ держать! вторитъ рулевой матросъ.

Пароходъ, точно послушный конь, послѣ поворота руля, покатился вправо. И опять водворяется тишина, нарушаемая плескомъ моря и мѣрными вздохами машины.

Проходитъ минутъ пять и лѣвѣе курса обозначаются два огня идущаго на встрѣчу парохода. Еще черезъ минуту проходитъ мимо цѣлая иллюминація электрическихъ огней большого парохода.

— Хорошая ночь! говоритъ капитанъ.

— Да, хорошо, отвѣчаетъ Осипъ Ильичъ.

Оба они задумываются.

— На берегу, вѣроятно, кончилась заутреня, начинаетъ капитанъ.

— Да, надо думать... односложно говоритъ Осипъ Ильичъ.

Осипъ Ильичъ почувствовалъ въ эту минуту приступъ грусти.

На палубѣ парохода ни души: въ этотъ рейсъ почти нѣтъ пассажировъ: въ первомъ классѣ ѣдетъ какой-то таможенный чиновникъ, спѣшащій къ больной женѣ въ дальній городокъ, во второмъ классѣ—два грека, въ третьемъ черномазые простолюдины, говорящіе на непонятномъ нарѣчіи. Вотъ и все... Скучно... Когда много народу, не такъ тоскливо, а одиночество удваиваетъ тоску.

Черная громада длиннаго мыса постепенно отходитъ влѣво... Справа синѣетъ пестрая отъ зыби морская равнина. Пароходъ плавно дышитъ своей металлической грудью и смѣло врѣзывается въ этотъ разлитой надъ моремъ сѣровато-синій сумракъ весенней ночи, который мягкими волнами разступается передъ носомъ парохода.

— Черезъ часъ будемъ у пристани! говоритъ капитанъ и взглядываетъ впередъ на длинное пятно берега. Его зоркій глазъ различаетъ уже вдалекѣ широкія ворота бухты, на которыхъ мелькаютъ два огонька.

Кажется, будто съ набѣгающимъ вѣтромъ до-

носятся тягучіе звуки церковнаго колокола. Но не обманъ ли это?

Нѣтъ! это должно быть отдаленный звонъ.

Осипъ Ильичъ прислушивается минуту—другую.

— Да, да... это звонъ въ церкви! рѣшаетъ онъ и взглядываетъ на капитана, который тоже какъ будто вслушивается.

Весенній утренній воздухъ и звуки отдаленнаго колокола сливаются въ одну нѣжную сладостную гармонію.

— Заутреня еще не кончилась, говоритъ Осипъ Ильичъ.

Капитанъ не слышитъ: онъ стоитъ, какъ вкопанный, видимо, крѣпко задумавшись.

Пароходъ огибаетъ мысъ и открывается величественная картина:

На берегу Пасхальная ночь горитъ и сіяетъ. Среди темныхъ контуровъ горъ блестятъ тысячи огней большого города и возвышаясь надъ моремъ маленькихъ огоньковъ, сіяетъ въ лучахъ луннаго серпа крестъ собора. Теперь уже явственно слышенъ изъ ярко освѣщеннаго храма плавный благовѣстъ.

— Христосъ Воскресе!

СУДЬБА БАТУМА.

Со времени русско-турецкой войны 1877—78 гг. и присоединенія къ Россіи Батума и Батумской области протекло четверть вѣка! Срокъ не малый. Приходятъ на память не только военные подвиги, но и наши промышленные и сельско-хозяйственные успѣхи въ новыхъ присоединенныхъ областяхъ. На мѣстѣ бывшей турецкой крѣпости и турецкой деревушки выросъ при русскомъ владычествѣ большой цвѣтущій городъ, народились въ немъ новыя отрасли русской торговли; всесвѣтный батумскій керосиновый экспортъ измѣряется уже 80 милл. пуд. въ годъ, включая сюда и вывозъ на внутренніе рынки. Батумъ разбогатѣлъ.

Въ восьмидесятыхъ годахъ въ Батумѣ существовало порто-франко; ввозъ заграничныхъ товаровъ тогда замѣчательно оживлялъ городъ и край.

Въ 1883 году подошла къ Батуму отъ Самтреди желѣзная дорога (существовавшая раньше только на Поти); все это переродило новыя наши владѣнія до полной неузнаваемости.

Наша созидательная работа въ новоприсоединенныхъ углахъ Закавказья началась тотчасъ по окончаніи войны при первомъ батумскомъ военномъ губернаторѣ, генералѣ Комаровѣ, и продолжалась при его преемникѣ ген. Смекаловѣ, (впослѣдствіи наказной атаманъ Терской области). Мирные дѣятели, пришедшіе въ край вслѣдъ за войсками, шагъ за шагомъ развивали Батумскую область въ разныхъ отношеніяхъ: сельско-хозяйственномъ, торговомъ и проч. Первыми насадителями сельско-хозяйственной культуры около Батума были нынѣ покойный землевладѣлецъ д'Альфонсъ и здравствующій, но пересилившійся въ Америку (послѣ своего разграбленія разбойниками) Криштофовичъ; своими энергичными трудами они обратили прилегающія къ Батуму дикія приморскія мѣстности: Зеленый Мысъ и Маханджаури въ пышный разсадникъ земледѣльческой культуры, садоводства, фермерскаго хозяйства. На участкѣ д'Альфонса и теперь можно видѣть чайную культуру, апельсинную рощу. Покойный чаквинскій землевладѣлецъ Соловцовъ первый началъ въ Закавказьѣ чайное дѣло; въ восьмидесятыхъ годахъ оно стоило ему большого труда. Благодаря иниціативѣ Соловцова, черезъ десять

лѣтъ это дѣло получило широкое блестящее развитіе, хотя въ собственномъ имѣніи покойнаго Соловцова чайное дѣло зачахло.

Въ Батумѣ, въ мѣстности нынѣшняго батумскаго порта, на мѣстѣ старыхъ турецкихъ домишекъ, послѣ проведенія желѣзной дороги, появился въ 1883 году первый керосино-разливочный и укупорочный заводъ. То были первые шаги будущаго керосиноваго экспорта. Керосинъ тогда отправлялся изъ Батума въ заграничные порты на парусныхъ судахъ, своего наливнаго флота у насъ еще не было. Первый керосино-разливочный заводъ принадлежалъ строителямъ батумскаго порта (по подряду отъ казны) гг. Бунге и Палашковскому. Въ томъ же 1883 году явились другіе піонеры керосиноваго дѣла: гг. Рихнеръ и Г. Е. Кочетковъ. Послѣдній въ качествѣ кавказскаго агента «Россійскаго транспортнаго общества» насаждалъ русское торговое дѣло въ Закавказьѣ, открывалъ агенства по черноморскому побережью и первый двинулъ въ Турцію русскія сукна производства нашихъ приволжскихъ фабрикантовъ — для нуждъ турецкихъ войскъ. Г. Е. Кочетковъ воспользовался счастливо сложившимися тогда обстоятельствами: Турція снабжалась въ былые годы англійской мануфактурой, но англичане сбывали для турецкихъ войскъ замѣчательно дрянной товаръ и наши сукна оказались несравненно лучшими; предполагавшаяся

Батумская гавань и прибрежныя горы зимою.

обмундировка турецкихъ войскъ въ виду грозившаго въ 1884—85 гг. разрыва Турціи съ Грецією и надобностей мобилизаціи обѣщала упрочить потребленіе турецкой арміей русскаго товара; сукно продолжаетъ идти въ Турцію и теперь. Московская мануфактура завоевывала въ то же время рынокъ Батума и заняла въ немъ съ годами господствующее положеніе.

Начинанія піонеровъ русскаго дѣла въ новомъ батумскомъ краѣ выросли теперь въ громадныя предпріятія, привлекшія своей выгодностью просвѣщенныхъ иностранцевъ. Заводъ гг. Бунге и Палашковскаго, перейдя въ руки г. Фелейзена, обратился сперва въ акціонерное предпріятіе, а затѣмъ разросся въ нынѣшнее грандіозное керосино-экспортное дѣло г. Ротшильда. Скромно начатый батумскій экспортъ занялъ выдающееся положеніе на рынкахъ міровой торговли: трудные первые шаги дѣла прокладывались русскими, но расцвѣтъ вкусили иностранцы. Батумъ насчитывалъ послѣ войны всего 8 тыс. душъ населенія вмѣстѣ съ войсками (1882 годъ), теперь онъ имѣетъ свыше 30,000 жителей.

Интересна судьба батумскаго порта. Первымъ выразителемъ идеи обширнаго защищеннаго, благоустроеннаго порта въ Батумѣ былъ старожилъ города, покойный адмиралъ А. И. Греве; онъ поселился въ Батумѣ тотчасъ послѣ войны 1877—78 гг. и хорошо изучилъ городъ и край. Его ве-

ликолѣпный проектъ устройства грандіозной батумской гавани гарантировалъ городу необъятную защищенную водную площадь и отличался, по мѣстнымъ условіямъ, полной осуществимостью. Этотъ проэктъ не потерялъ значенія даже и для настоящаго времени.

А. И. Греве проводилъ волнорѣзъ отъ удаленнаго отъ города мыса съ извѣстнымъ въ Батумѣ замкомъ Тамары; въ получавшейся, по его проэкту, гавани могли найти обширное спокойное мѣсто одновременно и военный и коммерческій флоты. Тогдашніе строители порта, къ несчастію, не послушали А. И. Греве, а время показало, что покойный адмиралъ былъ правъ: Батумскому порту теперь стало тѣсно... Насаженная піонерами края промышленность широко развилась въ Батумѣ, батумская экспортная торговля проторила себѣ пути во всѣ концы міра, а Батумъ лишенъ большого порта и каждый истекающій годъ все серьезнѣе и настойчивѣе выдвигаетъ передъ нами дилемму: какъ быть? Нѣтъ сомнѣнія, что Батуму придется таки дать большой защищенный портъ, необходимый въ немъ и въ видахъ торговыхъ и въ видахъ политическихъ.

До 1877—78 гг. Россія владѣла на Закавказскомъ берегу крошечнымъ и опаснымъ Потійскимъ портомъ. Теперь Батумъ не только первоклассный портъ на Черномъ морѣ, но и одинъ изъ самыхъ благоустроенныхъ городовъ на югѣ Рос-

сіи. Въ Батумѣ прямыя широкія улицы, утопающія въ тѣни деревьевъ, по всему городу электрическое освѣщеніе, на берегу моря пышный бульваръ со множествомъ экзотическихъ декоративныхъ растеній, кипарисами, магноліями, туями, каштанами, развѣсистыми пальмами и проч. Нефтяное дѣло народило на Батумскомъ берегу громадные керосиновые заводы (укупорка и разливка керосина), на которыхъ занято до 12,000 человѣкъ рабочихъ. Въ Батумской гавани, кромѣ срочныхъ пароходовъ нашихъ пароходствъ: Русскаго общества, Россійскаго и друг., постоянно стоитъ цѣлый флотъ иностранныхъ судовъ и наливныхъ пароходовъ. Въ 1888 году въ Батумѣ устроена для надобностей экспорта особая нефтяная гавань. Пустынный мысъ Бурунъ-Табіе, служившій мѣстомъ старой турецкой крѣпости, съ ростомъ города оказался въ центрѣ послѣдняго.

Въ Батумѣ теперь множество русскихъ, живущихъ здѣсь уже не первое десятилѣтіе. Бюджетъ города дошелъ до 300,000 рублей, такъ что для батумскаго городского общественнаго управленія явилась возможность затратить 120,000 руб. на устройство электрическаго освѣщенія и асигновать по 30 тыс. рублей ежегодно на его содержаніе. Ни въ одномъ изъ южныхъ городовъ, да и на сѣверѣ Россіи электрическое освѣщеніе не охватываетъ и главныя и второстепенныя улицы, какъ въ Батумѣ.

Съ ростомъ православнаго населенія, въ Батумѣ первой духовной потребностью явилась постройка въ городѣ собора. Прежде въ Батумѣ была только временная деревянная церковь. Къ постройкѣ собора было приступлено въ 1888 году, соборъ строился очень долго (1888—1904 гг.). Онъ находится на площади, вблизи бульвара. Храмъ не великъ, но отличается изящными очертаніями. Постройка собора обошлась до полумилліона. Выстроена въ Батумѣ и стройная католическая церковь.

Батумъ быстро ростетъ и развивается и онъ обѣщаетъ быть однимъ изъ красивѣйшихъ городовъ на Черномъ морѣ.

ТУРЕЦКОЕ ИГО НА РУССКОЙ ОКРАИНѢ.

Число русскихъ людей на Кавказѣ увеличивается, связи съ внутренней Россіей, особенно торговыя, становятся шире, разностороннѣе, предпріимчивость проникаетъ и въ отдаленныя области Закавказья, находя тамъ прекрасныя природныя условія для самыхъ сложныхъ отраслей сельскаго хозяйства. Но кавказская земельная путаница составляетъ препятствіе для русскаго дѣла. Неразмежеванность земель—это только одна сторона вопроса, есть и другая, не менѣе важная. Въ Батумскомъ краѣ, напримѣръ, много вакуфныхъ и такъ называемыхъ «мохаджирскихъ» земель. Земельная путаница тутъ доходитъ до необычайныхъ нелѣпостей и курьезовъ. На вакуфной землѣ, за 25 лѣтъ русскаго господства въ Батумской области, успѣли устроиться русскіе поселенцы; они выстроили себѣ дома, обжились, но они и сейчасъ считаются данниками турецкихъ мечетей,

точно они живутъ въ Турціи, а не въ Россіи. Эти поселенцы-собственники двадцать лѣтъ никакихъ сборовъ и налоговъ русскому правительству не платятъ; собственность свою, даже городскую, они не могутъ ни продать, ни заложить, ни сдать въ долгосрочную аренду. Словомъ, будучи связаны какими-то отжившими недоразумѣніями, они принуждены мириться съ самымъ обиднымъ положеніемъ,—точно турки вотъ-вотъ придутъ и потребуютъ накопившуюся контрибуцію.

Между тѣмъ рѣшеніе вопроса не представляетъ особенныхъ трудностей. Въ турецкихъ «тапахъ», замѣняющихъ наши купчія крѣпости, сказано сколько именно каждый владѣлецъ долженъ платить на мечеть. Капитализируя эту сумму, можно опредѣлить размѣръ окончательнаго выкупа «вакуфныхъ» земель и не тормозить развитіе и обрусѣніе края.

«Мохаджирскія» земли или переселенческія имѣютъ свою исторію. Послѣ покоренія края въ 1878 году въ теченіе трехъ лѣтъ мѣстному населенію было предоставлено или уходить въ Турцію, или принимать русское подданство. Многіе турки, побросавъ свои земли, ушли, нѣкоторые предусмотрительно продали землю, совершивъ кое-какія сдѣлки. Но въ большинствѣ случаевъ земли были просто брошены. На оставленныхъ земляхъ основались другіе, но такъ какъ турки иногда

возвращались въ край и заявляли претензіи на оставленные участки, то возникали нескончаемыя распри, ссоры, тяжбы съ опрашиваніемъ сосѣдей и проч. Къ сожалѣнію, во многихъ случаяхъ турки брали верхъ и вновь занимали прежніе участки, даже и не принимая русскаго подданства,—а новые поселенцы оставались ни съ чѣмъ. Получается странная картина: въ давно покоренномъ краѣ русско-подданные являются данниками мечетей, а чужіе для насъ, непрошенные пришельцы свободно живутъ на русской землѣ и не хотятъ знать ни нашихъ законовъ и никакихъ повинностей. «Мохаджирскія» земли въ особомъ положеніи: онѣ не казенныя и не частныя; продажа ихъ, существовавшая одно время, теперь прекратилась, такъ что эти земли совсѣмъ не рискуютъ перейти въ русскія руки. Врядъ ли въ нашихъ интересахъ такой невозможный порядокъ вещей. Создается собственными руками въ русскихъ предѣлахъ какое-то независимое турецкое царство. Не говорю уже о томъ, какъ подобные порядки развращаютъ населеніе. Поселенцы, когда имъ выгодно, прикидываются русско-подданными; когда нѣтъ — они русскихъ знать не хотятъ. Отождествленіе поселенцевъ, сидящихъ на «мохаджирскихъ» земляхъ, съ государственными крестьянами было бы самымъ простымъ и естественнымъ выходомъ изъ теперешняго запутаннаго положенія.

Въ нашей политикѣ на Кавказѣ было слишкомъ мало прямоты и рѣшительности. Вѣчныя колебанія особенно вредны въ земельномъ вопросѣ. По этой причинѣ онъ и представляетъ съ одной стороны картину совершенно непонятныхъ уступокъ казны, съ другой — рядъ дерзкихъ захватовъ. Когда все это вошло въ плоть и кровь края, тогда мы спохватились и стали заднимъ числомъ устраивать стѣсненія, которыя всего тяжелѣе отозвались не на армянахъ, туркахъ или евреяхъ, владѣющихъ значительными земельными угодьями (часто неправильно доставшимися), а на русскихъ, явившихся въ край позднѣе и потому заставшихъ одни только запрещенія.

Трудно повѣрить какого труда, какихъ отчаянныхъ ухищреній требуетъ даже при самыхъ счастливыхъ условіяхъ покупка русскимъ предпринимателемъ клочка земли, хотя бы въ той же Батумской области, гдѣ награблены ловкими проходимцами несмѣтныя земельныя богатства. Одинъ предприниматель, купившій дачу въ Кабулетахъ — прелестномъ мѣстечкѣ въ 20 верстахъ отъ Батума, на берегу Чернаго моря,—долженъ былъ во избѣжаніе потери всего затрачиваемаго капитала составить нигдѣ и никогда, вѣроятно, не практиковавшійся своеобразный договоръ, въ силу котораго продавецъ, турокъ, гарантируетъ его отъ убытковъ, и если данная покупка не удастся,—обязывается предоставить покупщику

такой же участокъ земли въ другомъ условленномъ мѣстѣ. Все это на тотъ случай, если бы въ ихъ сдѣлку, вслѣдствіе кавказской земельной путаницы, вмѣшались со своими правами третьи лица. Новый владѣлецъ каждый день можетъ ожидать подобнаго сюрприза. Турецкія «тапы» крайне сбивчивы. Онѣ обозначаютъ въ извѣстныхъ границахъ владѣніе такого-то лица, и, какъ это ни странно, въ тѣхъ же границахъ, владѣніе другого. 25 лѣтъ тому назадъ у насъ этого не понимали, а между тѣмъ въ этихъ границахъ, охватывающихъ, положимъ, 400 саж., одному принадлежитъ 100 саж., другому 300 саж. Прибавьте къ этой путаницѣ самовольные захваты сосѣдскихъ земель, расхищеніе свободныхъ участковъ,— и вы получите всю невообразимую кашу, которую теперь приходится расхлебывать піонерамъ русскаго дѣла на Кавказѣ.

Земли захватывались инородцами и по документамъ, сфабрикованнымъ въ Константинополѣ, и безъ всякихъ документовъ: въ турецкихъ тапахъ значится, что такому-то принадлежитъ восемь десятинъ до «горы» или до «камня», а на дѣлѣ оказывается 800 десятинъ. Хищники покупали малый клочекъ земли, а захватывали все, что могли захватить. Только въ Абхазіи (нынѣшній Сухумскій округъ) мы, русскіе, не сдѣлали большихъ ошибокъ и потому явились тамъ не номинальными, а настоящими хозяевами.

Колонизація Кавказа русскими переселенцами—какъ противовѣсъ господству инородцевъ—является безспорно желательной, но за это дѣло надо приниматься осторожно. Иногда ставятъ вопросъ такимъ образомъ: приходите, молъ, господа русскіе переселенцы, занимайте богатыя пустующія земли, благоденствуйте и богатѣйте! Проповѣдники такихъ идей чрезмѣрно увлекаются. Не такъ легка эта колонизація, какъ кажется. Прежде всего пустующихъ «богатѣйшихъ» земель почти нѣтъ, потому что всѣ лучшіе участки по Кавказскому побережью находятся по большей части въ рукахъ инородческаго элемента; русскимъ переселенцамъ если могутъ быть теперь предоставлены обширныя площади, то только плохихъ, неудобныхъ земель съ нездоровымъ, лихорадочнымъ климатомъ.

Пріѣзжаетъ на Кавказъ администраторъ, наслушавшійся толковъ о раздольѣ и свободныхъ земляхъ, и ищетъ того и другого. Вдругъ онъ видитъ распаханныя пространства на вершинахъ горъ; на страшной крутизнѣ работаетъ землепашецъ, котораго держатъ привязаннымъ на канатѣ, чтобы онъ не сорвался внизъ. «Что это за муравей?»—спрашиваетъ администраторъ, глядя въ бинокль.—«Это крестьянинъ, не имѣющій лучшаго участка». Администраторъ глазамъ не вѣритъ. Конечно, не отъ избытка въ землѣ полѣзъ на крутизну муравей-землепашецъ. Можно

смѣло сказать, что въ давно расхищенномъ Батумскомъ краѣ нѣтъ свободныхъ земель. Въ Сухумскомъ округѣ, можетъ быть, найдемъ свободныхъ тысячи три десятинъ. Далѣе къ сѣверу, въ новой Черноморской губерніи просторнѣе, но тамъ нѣтъ ни портовъ, ни охраны отъ разбоевъ и только недавно тамъ стали устраиваться дороги.

Условія Кавказа своеобразны и стѣснительны до крайности. Въ Аджарскомъ уѣздѣ приходится одна десятина на дымъ (на семью). Легко ли при этомъ условіи вести хозяйство? Въ Кутаисской губерніи $2^1/_2$—4 десятины на дымъ. Крестьянинъ на своемъ тѣсномъ участкѣ жмется невѣроятно: по краямъ участка у него фруктовыя деревья, посрединѣ виноградъ, кукуруза, бобы или лоби; виноградныя лозы вьются по деревьямъ, какъ плющъ, а бобы и лоби ползутъ на кукурузные стебли. Домишка безъ стеколъ, бѣдный, дырявый; только климатъ щадитъ бѣдняка. На вершинахъ горъ, подъ небесами, просторнѣе: тамъ пшеница, гоми, ячмень сѣются на отдѣльныхъ участкахъ. Къ оригинальному кавказскому хозяйству трудно примѣниться, тѣмъ болѣе, что нашъ крестьянинъ привыкъ къ простору. Все это нужно принимать въ соображеніе, когда говорятъ о заселеніи Кавказа русскими.

ПО ЗАКАВКАЗСКОЙ ДОРОГѢ.

Почти по всей линіи Закавказской желѣзной дороги, и особенно между Самтреди и Михайловымъ, весной скатываются съ горъ многоводные потоки: ручьи разлились въ цѣлыя рѣки, горныя рѣки расширились, и вся эта масса воды, изборожденная мѣстами каскадами и водопадами, несущая массу песку, неистово шумитъ и реветъ. Иныя рѣченки, тихія и незамѣтныя лѣтомъ, грозятъ теперь прибрежнымъ деревнямъ разрушеніемъ, а то и потопленіемъ ихъ. Смотришь и дивуешься—до какой степени грозна и неумолима эта весенняя водная сила! Тутъ сорвало мостъ, перекинутый возлѣ полотна желѣзной дороги, тамъ затопило цѣлую рощу, вырвавъ и размывъ деревья съ корнями. Мѣстами вода вотъ-вотъ подходитъ къ жилищамъ и, кажется, еще день-другой дождей, и она смоетъ съ лица земли эти жалкія хижинки. Я уже не говорю о

залитыхъ поляхъ; мѣстами вдоль линіи цѣлый потопъ. Не совсѣмъ въ безопасности и самая желѣзная дорога съ ея воздушными мостами, извилинами и самой, можно сказать, отчаянной близостью къ бѣшенымъ потокамъ. Дорогу спасаютъ только безчисленные, чрезвычайно предусмотрительно устроенные желоба, которые своими каменными стѣнками схватываютъ эти быстро несущіеся ручьи и, отводя ихъ, не даютъ имъ размывать желѣзнодорожный грунтъ.

Подобные весенніе потопы, съ теченіемъ времени, становятся все болѣе грозными, разрушительными; въ иные годы они составляютъ настоящее бѣдствіе для Закавказья. (1895 г.)Старики говорятъ, что хотя на Кавказѣ весенній періодъ всегда былъ многоводенъ, но въ прежнее время потоки не имѣли такой разрушительной силы. И это правда: вся бѣда въ истребленіи лѣсовъ. Богатѣйшіе Кавказскіе лѣса, пока они оставались въ неприкосновенности, поглощали массу влаги и задерживали весеннія воды. Теперь же, когда много лѣсовъ вырублено, горныя воды, не встрѣчая на своемъ пути никакихъ препятствій, скатываются внизъ какъ по паркету и затопляютъ поля, дороги и деревни. Бѣдствія отъ наводненій будутъ еще опустошительнѣе, если не остановится эта повальная вырубка лѣсовъ. Множество лѣсовъ здѣсь выгораетъ и нерѣдко отъ поджоговъ. Всѣмъ извѣстна главная бѣда

Кавказскаго края—неразмежеванность земель и спорность владѣній. Вотъ на этой-то почвѣ иногда и возникаютъ неудовольствія, тяжбы и... поджоги. Землевладѣльцы прямо вамъ говорятъ, что преслѣдовать порубки, судиться, штрафовать виновныхъ и добиваться возстановленія своихъ попранныхъ правъ—на Кавказѣ невозможно. Полудикій мстительный народъ отвѣчаетъ на это поджогами, истребляющими десятки, сотни, а то и тысячи десятинъ. Не удивляйтесь этимъ «тысячамъ» десятинъ: вамъ разскажутъ здѣсь не мало примѣровъ самой безобразной и возмутительной мести со стороны злобно настроеннаго населенія. Неразграниченность владѣній всегда способствовала захватамъ и пользованію чужимъ добромъ. Только тотъ не рискуетъ «погорѣть», кто молча мирится съ постоянными потерями—какъ бы чувствительны онѣ ни были.

Старыя традиціи обыкновенно живутъ подолгу, и на Кавказѣ привыкли къ тому, что лѣсу много и что нечего, молъ, дорожить имъ. Хотя лѣсъ около дорогъ и во всѣхъ доступныхъ мѣстахъ теперь уже изведенъ, тѣмъ не менѣе это небрежное отношеніе къ лѣсу вполнѣ сохранилось. Если при выжиганіи лѣса, вмѣсто десяти десятинъ, сгоритъ сто, то это здѣсь бѣды не составляетъ. Лѣсные пожары отъ оставленныхъ не погашенными костровъ—самое заурядное явленіе; при этомъ на начало пожара обыкновенно

не обращаютъ вниманія и только когда пожарище приметъ грандіозные размѣры и приблизится къ жилью, тогда уже начинаютъ позднюю и потому безполезную борьбу съ огнемъ. Небрежность къ сохраненію лѣса своего, а тѣмъ болѣе чужого, проявляется рѣшительно во всемъ. Въ уцѣлѣвшихъ еще лѣсахъ пасется скотъ, который безжалостно поѣдаетъ весь молоднякъ. Ото всѣхъ этихъ причинъ лѣса исчезаютъ очень быстро и лѣсоохранительнымъ комитетамъ не вернуть Кавказу утраченныхъ богатствъ. Можно съ увѣренностью сказать, что лѣса здѣсь сохранились только въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ по бездорожью, по недоступности рубка затруднительна, а вывозъ невозможенъ: такъ, напримѣръ, въ центральныхъ частяхъ Батумскаго края между моремъ и линіей желѣзной дороги и въ сѣверной части черноморскаго побережья, гдѣ по отсутствію всякаго населенія некому истреблять лѣса.

По линіи Закавказской дороги большіе лѣса встрѣчаются только на первыхъ ста верстахъ пути, т. е. въ предѣлахъ Гуріи и отчасти Имеретіи. Тутъ цѣлой стѣной тянется казенный лѣсъ изъ дуба и бука, деревья обвиты зелеными грудами плюща. Въ сторонѣ отъ дороги, болѣе въ глубь страны, есть громадныя лѣсныя хозяйства, принадлежащія частнымъ лицамъ. Лѣсной промыселъ здѣсь въ значительной степени приноровился къ надобностямъ желѣзной дороги; широ-

ко развито шпальное дѣло, т. е. заготовка желѣзнодорожныхъ шпалъ. Въ прежнее время, при обилiи лѣса, на шпалы шелъ даже прекрасный дубовый лѣсъ и, конечно, такія шпалы были очень долговѣчны. Теперь дубъ безжалостно изведенъ, сдѣлался дорогъ и ужъ, конечно, не приходится его расходовать на шпалы. Вмѣсто дуба пошелъ въ дѣло болѣе дешевый лѣсъ — сосновый; для приданія ему большей прочности онъ пропитывается хлористымъ цинкомъ. Прежде шпало-пропиточное дѣло было въ частныхъ рукахъ, теперь имъ занялась сама Закавказская дорога, пріобрѣвшая въ собственность пропиточный заводъ.

Движеніе по Закавказской дорогѣ, и грузовое и пассажирское, постоянно громадное. На станціяхъ толпы народа. Каждая станція является какъ бы биржей для окрестнаго населенія. Нескончаемыя вереницы наливныхъ вагоновъ для перевозки нефти и керосина ежеминутно попадаются на встрѣчу вашему поѣзду, составляя какую-то движущуюся панораму. Вообще по дорогѣ много жизни и движенія. Всюду чувствуется кипящая жизнь юга.

ПОМѢЩИЧЬЕ РАЗОРЕНІЕ НА КАВКАЗѢ.

Частные кредиторы и банки берутъ съ землевладѣнія такіе поборы, какихъ землевладѣніе, особенно при нынѣшнихъ условіяхъ, дать не въ состояніи. Дорогой банковскій кредитъ разорилъ и внутреннюю Россію и даже Кавказъ, гдѣ при всѣхъ щедрыхъ дарахъ мѣстной природы землевладѣлецъ все-таки не въ состояніи насытить ростовщичью алчность земельнаго кредита. Кавказское землевладѣніе, преслѣдуемое еще другими соціальными и экономическими невзгодами, окончательно изнемогаетъ. Все заложено и перезаложено. Въ Тифлисской губерніи заложено до 80 проц. всей недвижимой собственности, считая и городскую, въ Кутаисской губерніи—55 проц.

Странная судьба кавказскихъ банковъ! Они возникли во время освобожденія крестьянъ и были созданы помѣщиками какъ мѣра самопомощи. Помѣщики тогда не подозрѣвали, что собствен-

ными руками разводятъ костеръ. Кутаисскій банкъ учрежденъ дворянами на пожертвованные 10 процентовъ съ Высочайше пожалованнаго вознагражденія за личныя повинности бывшихъ крѣпостныхъ крестьянъ. Банкъ оперируетъ въ Кутаисской и Тифлисской губерніяхъ и въ Сухумскомъ отдѣлѣ, выдавая кромѣ краткосрочныхъ ссудъ, долгосрочныя на 43½ года и 48 лѣтъ 8 мѣсяцевъ.

Говорятъ, что кредитъ — орудіе обоюдоострое. Это совершенно справедливо. Вся ошибка земельнаго кредита въ томъ, что онъ почти приравненъ къ торговому. Закавказскіе дворяне стали разоряться съ самаго дня злополучнаго возникновенія банковъ въ Закавказьѣ. До этого времени помѣщикъ и ста рублей въ годъ не проживалъ, все было у него свое, готовое, текла жизнь скромная, патріархальная. А послѣ «аваріи» пошла писать губернія. Выкупныя деньги были иногда просто прокучены въ городахъ, прокучены глупо, жалко, безтолково. Имѣя за спиной банковые долги, князья и дворяне очутились въ мертвой петлѣ. Бывшія помѣщичьи земли въ настоящее время перешли въ аренду къ крестьянамъ, которые отъ этого, впрочемъ, не разбогатѣли, а сами помѣщики влачатъ жалкое существованіе.

Никакими «усовершенствованными культурами» не поможешь нынѣшнему кризису.

Кромѣ банковъ, бичемъ помѣщичьяго земле-

владѣнія на Кавказѣ служатъ земельныя неурядицы. Въ самомъ дѣлѣ: ссоръ, тяжбъ, пререканій и преступленій изъ-за земли—не обобраться! Черезполосность владѣній и нераздѣленность — неизсякаемое зло; помѣщикъ подчасъ не увѣренъ, не платитъ ли онъ налогъ за чужую землю. Эта же черезполосность обусловливаетъ трудность охраны и надзора. Споры о владѣніяхъ вѣдаетъ межевое отдѣленіе окружнаго суда. Для разрѣшенія дѣлъ нужно ѣздить въ городъ, хлопотать; крестьяне, вызываемые въ судъ, иногда цѣлыми десятками, отрываются отъ дѣла и недѣлями теряютъ время. Все это причиняетъ большое разстройство въ хозяйственной жизни. При кавказской черезполосицѣ помѣщикъ можетъ долго не знать, не запаханъ ли у него какой-нибудь отдаленный участокъ, не завладѣли ли имъ хищники, а отъ помѣщика между тѣмъ требуютъ, чтобы онъ заявилъ о нарушеніи своихъ правъ чуть-ли не въ 24 часа, такъ какъ иначе онъ можетъ возстановлять свои права только судомъ.

Примѣровъ правильно поставленнаго широкаго помѣщичьяго хозяйства теперь очень мало, даже въ богатѣйшихъ мѣстахъ Закавказья. Земля сдается помѣщиками крестьянамъ-арендаторамъ изъ половины, гдѣ земля лучше, удобнѣе, а гдѣ плоше—изъ одной трети урожая (въ нагорныхъ мѣстахъ). Помѣщикъ не контролируетъ крестьянина, всецѣло полагаясь на его добросовѣстность.

На горахъ урожаи хуже, чѣмъ въ долинахъ, нагорныя земли также обезцѣниваетъ трудность перевозки. Дорогъ въ краѣ мало, рабочія руки дороги, да и нельзя сказать, чтобы были дешевы тарифы Закавказской желѣзной дороги. Устройство путей сообщенія составляетъ насущную потребность Закавказья.

Отрадной чертой Закавказья является разнообразіе его отдѣльныхъ участковъ по почвѣ и климату, что гарантируетъ край отъ одновременнаго повсемѣстнаго неурожая. Мѣстности, гдѣ оказался урожай, выручаютъ ближайшія—менѣе счастливыя. Поэтому въ Закавказьѣ не дѣлаютъ запасовъ хлѣба, и устройство тамъ продовольственныхъ магазиновъ не имѣло успѣха.

Горькая бѣда на Кавказѣ—упадокъ виноградарства; оно раньше всегда выручало сельскихъ хозяевъ. Не уродится кукуруза, такъ уродится виноградъ, а теперь громадныя площади виноградниковъ истреблены филоксерой, въ особенности въ Кутаисской губерніи. Кромѣ собственнаго крестьянскаго и помѣщичьяго винодѣлія, мѣстный виноградъ служитъ также предметомъ сбыта на большой заводъ шампанскихъ винъ его высочества принца К. П. Ольденбургскаго. Заводъ производитъ вина на 200,000 руб. въ годъ.

Мнѣ пришлось посѣтить этотъ заводъ.

Заводъ находится въ Кутаисѣ, въ живопис-

номъ уголкѣ около Ріона, въ виду его зеленыхъ береговъ. На полуостровѣ, омываемомъ этой шумящей и быстрой горной рѣкой, спускающейся рядомъ каскадовъ и быстринъ, высятся каменные корпуса заводскихъ и жилыхъ строеній. На первомъ мѣстѣ—пріемный пунктъ для привозимаго винограда. Заводъ покупаетъ до 15 тыс. пуд. винограда въ годъ; такія покупки составляютъ, конечно, нѣкоторое—и не совсѣмъ маленькое — подспорье для окрестнаго кутаисскаго населенія, живущаго виноградарствомъ. Заводскія покупки вмѣстѣ съ тѣмъ устанавливаютъ цѣны на мѣстный виноградъ. Руководители завода, какъ люди чуждые торгашескаго духа, иногда переплачиваютъ. Въ урожайный годъ, когда базарная цѣна винограда бываетъ 60 коп. пудъ, заводъ платитъ до 80 коп. Виноградъ требуется отборный. Находчивые продавцы, умѣющіе продать товаръ лицомъ, сбывали въ прежнее время и плохой виноградъ, только «облицованный» хорошимъ. Опытность умудряетъ и теперь противъ этого заводомъ приняты мѣры. Въ неурожайные годы цѣны винограда доходятъ до 1 руб. 20 коп.

Съ невѣроятнымъ трудомъ удалось устроить все это заводское предпріятіе. Край—первобытно дикій, никакихъ приспособленій подъ руками здѣсь не было, все приходилось выписывать изъ-за границы, не исключая и работниковъ. Москва и Петербургъ не только по части раз-

ныхъ тонкостей и мелочей, необходимыхъ для шампанскаго производства, но даже по части хорошихъ бутылокъ не въ состояніи были удовлетворить спросу; заграничное оказывалось не только лучше, но и дешевле. Фольга, которой обертываются бутылки шампанскаго, выписанная изъ-за границы, стоила 9 р., а фольга изъ Риги 17 руб., т. е. почти вдвое дороже.

Виноградъ на заводѣ прессуется при помощи механическаго пресса; сокъ наполняетъ громадныя бочки и выдерживается въ собственныхъ заводскихъ подвалахъ, обширныхъ и очень благоустроенныхъ. Всѣмъ руководитъ на заводѣ винодѣлъ, выписанный изъ Шампаньи. Заводскіе подвалы принца Ольденбургскаго—особая достопримѣчательность. Возведенные изъ цементныхъ массъ, идеально-сухіе, они заключаютъ въ себѣ цѣлое подземное царство. Рядъ бочекъ содержитъ будущее шампанское; есть тутъ и красное вино. Вино выдерживается по три года, затѣмъ разливается въ бутылки. Мѣстный виноградъ не заключаетъ сладости, поэтому онъ требуетъ подслащиванія, лучше всего достигаемаго введеніемъ въ вино чистаго тростниковаго сахара.

Заводъ началъ съ 80 тысячъ бутылокъ въ годъ, въ послѣдніе же годы количество выработки все увеличивается. Въ первые годы существованія заводъ покупалъ не болѣе 10 тыс. пуд. винограду. Все производство завода соткано изъ

мелочей, требуетъ не столько труда, сколько искусства, строгой осмотрительности и аккуратности. Отрадно, что все-таки въ первобытныхъ условіяхъ Кавказа возникаютъ и могутъ существовать такія сложныя предпріятія.

ПО ЗАКОУЛКАМЪ КАВКАЗА.

Въ исторіи Грузіи есть очень мрачныя страницы. Магометане не щадили Грузію; грузинскіе князья грудью отстаивали вѣру и страну. Въ VIII-мъ вѣкѣ Грузія подверглась грозному нашествію аравійскаго халифа Мурвана изъ дома Оммаядовъ. Онъ разорялъ церкви и деревни, убивалъ христіанъ; при этомъ умерли мученическою смертью князья аргветскіе, герои Давидъ и Константинъ. 2-го октября грузинская церковь чтитъ ихъ память. Въ Моцаметскій монастырь, гдѣ покоятся нетлѣнныя мощи князей-мучениковъ (въ семи верстахъ отъ Кутаиса—въ дикомъ, глухомъ горномъ уголкѣ) направляются изъ Кутаиса и изъ окрестныхъ селеній многія тысячи богомольцевъ и туда же движется цѣлое церемоніальное шествіе нищихъ. Городскіе и сельскіе нищіе бредутъ на праздникъ въ чаяніи великихъ и богатыхъ милостей толпы. Желѣзная

дорога съ ранняго утра отправляетъ въ Моцаметы нѣсколько поѣздовъ. Немного отъѣхавъ отъ станціи, поѣздъ поворачиваетъ въ сторону и начинаетъ карабкаться на большую крутизну. Говорятъ, такіе подъемы только въ видѣ исключенія допущены на этой дорогѣ по причинѣ ея небольшого протяженія. Поѣзда пускаются маленькіе, длиннаго поѣзда паровозъ на кручѣ не вывезетъ. Поѣздъ идетъ надъ зіяющими пропастями. Темная зелень кустарниковъ покрываетъ всѣ склоны. Поднимаясь и опускаясь по склонамъ горъ, мы все время купаемся среди необъятнаго зеленаго горнаго царства, среди долинъ и ущелій. Эта же дорога ведетъ въ Гелаты, гдѣ другой историческій монастырь.

Вотъ открывается зеленая площадка, усыпанная крупными камнями, но безъ всякихъ признаковъ станціи. Поѣздъ останавливается. Здѣсь высаживаются богомольцы; отсюда какая-нибудь верста до воротъ Моцаметскаго монастыря. Былъ пасмурный день, накрапывалъ дождь, дорога была жидкая и размытая, но уже толпы богомольцевъ брали приступомъ поѣзда, располагались группами по всей обширной полянѣ или двигались къ монастырю. Нѣкоторыя группы богомольцевъ, несмотря на неудобства дороги, отъ самаго Кутаиса шли въ монастырь пѣшкомъ, неутомимо карабкаясь на горы.

Чѣмъ ближе мы подвигались къ монастырю,

тѣмъ болѣе росла толпа, а поѣзда все привозили новую и новую публику. Съ обѣихъ сторонъ, вдоль шествія толпы, шпалерами стояли вереницы нищихъ. Я никогда еще не видѣлъ такой поразительной выставки нищихъ; многіе изъ нихъ старались сильнѣе подѣйствовать на прохожаго и выставляли поэтому на-показъ всѣ свои недостатки и уродства, даже тайные. Вотъ женщина съ темными пятнами на груди: она старательно показываетъ изъ-подъ лохмотьевъ больныя мѣста. Сосѣдъ ея безъ стѣсненія раскрылъ передъ толпой свой зеленый животъ съ громадной раной. На телѣжкѣ привезли больного съ желтыми, какъ воскъ, высохшими ногами. Ноги выставлены на показъ обнаженными до колѣнъ. Есть прямо ужасныя, непозволительныя картины. Нигдѣ, кажется, не встрѣтишь такой галлереи недужныхъ и прокаженныхъ, какъ на Кавказѣ въ дни подобныхъ народныхъ праздниковъ.

Отдѣльныя группы богомольцевъ сливаются вмѣстѣ, толпа все растетъ. Эта толпа по кочкамъ и рытвинамъ пробирается къ воротамъ монастыря. А ворота очень узкія. Это даже не ворота, а скорѣе двери, ведущія въ длинный корридоръ съ низко нависшимъ потолкомъ. Прежде чѣмъ попасть въ монастырь, надо пройти эти сѣни. Но что тутъ дѣлается! Около дверей какъ-бы водоворотъ: счастливцы протискиваются впередъ, но

попавъ въ живой потокъ человѣческихъ плечъ и головъ, каждый уже теряетъ самостоятельность движеній, и толпа несетъ его не безъ риску придавить гдѣ-нибудь. Женщины охаютъ и кричатъ, дѣти пищатъ. Здѣсь бывали задавленные и увѣчные. Жутко дѣлается среди стихійной силы толпы. Наконецъ, толпа васъ выноситъ въ противоположныя узкія двери, гдѣ вы попадаете на воздухъ. Въ нѣсколькихъ шагахъ передъ вами маленькая каменная церковь, переполненная народомъ. Отъ тѣсноты свѣчи гаснутъ, хотя маленькія окна настежъ отворены. Ни войти въ церковь, ни выйти. Идетъ торжественная служба на грузинскомъ языкѣ. Богомольцы, не попавшіе внутрь, толпятся у оконъ, занимая всѣ углы. Мѣста въ монастырѣ мало: за узкой полоской земли, огороженной жиденькой стѣною, спускается зеленый обрывъ, на днѣ котораго кипитъ горная рѣчка.

Мѣстоположеніе Моцаметскаго монастыря исключительное. Онъ находится на высокомъ утесѣ, ограниченномъ съ трехъ сторонъ глубокими рвами; внизу мчится узкая, быстрая и послѣ дождей очень многоводная Красная рѣчка, къ которой мѣстное населеніе питаетъ какой-то особенный страхъ, окружая ее суевѣрными преданіями. За рѣчкой поднимаются горы. Монастырь слишкомъ сдавленъ горами и ютится на такомъ утесикѣ,

что вотъ-вотъ, кажется, сейчасъ сползетъ и упадетъ въ пропасть.

Монастырекъ маленькій и бѣдный. Монашествующихъ въ немъ всего, кажется, девять человѣкъ. Ихъ келіи расположены такъ, что общій балконъ совсѣмъ виситъ надъ зеленою пропастью.

По окончаніи службы богомольцы вышли изъ церкви и стали искать мѣстъ для отдыха и походнаго обѣда на воздухѣ. Именитые мѣстные гости, по обыкновенію, были приглашены—кто къ настоятелю, кто къ монахамъ, а простонародіе устроило трапезу на лонѣ природы! На такіе праздники принято приносить и провизію, и вино въ большомъ количествѣ и устраивать иногда цѣлыя пиршества.

Со мной были знакомые грузины изъ Кутаиса. Они набрали въ дорогу фазановъ, куръ, бурдюки съ молодымъ розовымъ виномъ и проч. Хозяинъ, праздничный, нарядный, веселый, то и дѣло затягивалъ какую-то жалобно-мурлыкающую грузинскую пѣсню... Такое меланхолическое завыванье я слышалъ ночью на сонныхъ водахъ Босфора. Мы устроились въ каменной бесѣдкѣ надъ обрывомъ; внутри бесѣдки была дощечка съ надписью о томъ, что въ 1884 году въ Красной рѣчкѣ утонули двѣ сестры кн. Джорджадзе, Нина и Марія. Старшая сестра спасала младшую, но обѣимъ не суждено было выбраться изъ бурнаго омута.

Дождь накрапывалъ все больше, разгоняя народъ по домамъ. Скоро стало возможно пройти внутрь монастырской церкви.

Бывали ли вы въ древне-русскихъ церквахъ, гдѣ-нибудь на верхней Волгѣ или на вологодскомъ сѣверѣ,—въ этихъ крошечныхъ церквахъ съ тяжелыми входными дверями и массивными запорами, съ маленькими оконцами въ рѣшеткахъ, съ низко-нависшимъ потолкомъ и съ древними иконами въ большихъ почернѣвшихъ кіотахъ? Сѣдой древностью, удѣльно-вѣчевой Русью вѣетъ отъ такихъ храмовъ, нескладно скроенныхъ, но крѣпко сшитыхъ и еще болѣе крѣпкихъ вѣрою и историческими завѣтами русскаго человѣка. Много вѣковъ промчалось надъ церковными сводами, ничего не тронувъ въ крохотной церковкѣ... Такая же маленькая, такого же сурово-монастырскаго вида, съ такими же иконами и съ такимъ же древнимъ благолѣпіемъ и грузинская церковь въ Моцаметахъ. Въ глубинѣ ея гробница князей-великомучениковъ. До поздней зари народъ изъ разныхъ мѣстъ Закавказья толпится у гробницы, ожидая очереди поклониться святынѣ. Многіе оставляютъ приношенія. Множество серебряныхъ люлекъ вы видите повѣшенными предъ иконами... Это приношенія бездѣтныхъ и больныхъ матерей, получившихъ исцѣленіе. Когда я былъ въ церкви—толпа успѣла порѣдѣть, народа уже было немного... Праздникъ кончился, и вся масса бо-

гомольцевъ двигалась черезъ поле къ желѣзной дорогѣ, гдѣ снова поѣзда брались съ боя... Вагоны были переполнены, многіе стояли на платформахъ, на ступенькахъ, еле держась за желѣзныя поручни вагона или за платье ближайшаго сосѣда... Пріятное чувство испытываетъ такой подневольный пассажиръ, когда поѣздъ идетъ высоко-высоко надъ пропастью! Въ вагонахъ невѣроятная духота, хотя всѣ окна отворены.

ЗАКАВКАЗСКІЕ РУДНИКИ.

I.

Россія велика и обильна... У насъ есть благословенные богатые уголки, давно знакомые иностранцамъ, но почти чуждые намъ самимъ. Мы смотримъ на Кавказъ какъ на какую-то чужую сторону, и мало знаемъ его... А оттуда глядитъ на насъ много дружелюбныхъ глазъ. Мирное, трудолюбивое грузинское населеніе Кавказа ждетъ, когда мы устроимъ въ странѣ бо̀льшій порядокъ и покой... Въ Закавказьѣ возможны самыя легендарныя вещи. На Кутаисской желѣзной дорогѣ бывали случаи грабежей и нападеній на поѣзда. Лѣтъ двѣнадцать тому назадъ среди бѣлаго дня на глазахъ изумленной публики у одного изъ пассажировъ выкрали десять тысячъ, а у пассажирки, ѣхавшей по денежному дѣлу своего

мужа,—двадцать семь тысячъ. И разбойники все знаютъ: кто ѣдетъ, зачѣмъ и съ какой суммой денегъ. Они дѣйствуютъ съ отвагой и съ разсчетомъ. Воровство замѣчательно организовано. Недостаетъ развѣ, чтобы похищали самихъ пассажировъ для отправки въ турецкіе гаремы. Поѣздъ ползетъ по-черепашьи. Въ голубой дымкѣ еще виденъ постепенно скрывающійся въ своей котловинѣ зеленѣющій садами Кутаисъ. Это захолустный мертвый городъ, хотя онъ и губернскій. Опоздавшіе пассажиры изъ Кутаиса иногда на лошадяхъ обгоняютъ передаточный поѣздъ и по круговой дорогѣ пріѣзжаютъ на станцію Ріонъ даже ранѣе прибытія поѣзда. Ріонъ — узловой пунктъ. Кутаисская вѣтвь соединяется тамъ съ Закавказской дорогой. Поѣздъ магистральной линіи мчитъ васъ съ довольно приличной скоростью. На встрѣчу бѣгутъ знакомыя картины: поля съ отдаленной линіей горъ, ущелья, и вездѣ разлитъ этотъ мягкій голубой сумракъ долинъ Кавказа; въ ущельяхъ онъ сгущается и впадаетъ въ синеву. Вотъ промелькнула вдали опытная виноградная станція, гдѣ разводятся американскіе сорта винограда, не боящіеся филоксеры.

Въ 35 верстахъ отъ Ріона—станція Шаропань. Станція эта расположена въ долинѣ горной рѣки Квирилы, на обрывѣ берега; въ 1895 году эта станція была жестоко разрушена осеннимъ на-

водненіемъ. Шаропанскій уѣздъ—главный центръ закавказскаго горнаго дѣла. Многочисленные марганцевые рудники расположены преимущественно около мѣстечка Чіатуры. Дѣло это милліонное. Марганце-промышленниковъ, владѣльцевъ шахтъ, насчитываютъ до 300. Закавказская руда, говорятъ, лучшая въ Европѣ; нашъ приднѣпровскій марганецъ (Екатеринославской губерніи) уступаетъ ей.

Странно, однако, какъ еще не устроена и не приспособлена вся эксплоатація этого богатѣйшаго марганцеваго промысла!

Отъ Шаропани идетъ внутрь уѣзда линія желѣзной дороги. Это не узкоколейный путь, а особая, совсѣмъ игрушечная дорога съ крохотными вагонетками для перевозки марганца, съ маленькими и малосильными паровозами, напоминающими самоваръ на колесахъ. Для такой дороги нужны гномы и карлики, обыкновенные люди кажутся великанами. Въ послѣднее время на этой дорогѣ заводятся сильные паровозы усовершенствованнаго типа. Открытая возка марганца до Шаропани имѣетъ большія неудобства. Руда везется подъ дождемъ, размокаетъ, вѣсъ ея увеличивается, а это сопряжено для промышленниковъ съ уплатой штрафовъ за перегрузку. Въ мѣстахъ главной грузки, въ Чіатурахъ, свои дефекты: нѣтъ ни платформы, ни надежнаго храненія руды. Потійскій портъ, черезъ который

производятся главныя отправки марганца [1]), опасенъ и тѣсенъ. При свѣжемъ вѣтрѣ грузка тамъ дѣлается невозможной. Кромѣ того, пароходы вслѣдствіе тѣсноты порта по-долгу, иногда по недѣлямъ, ожидаютъ очереди на рейдѣ. Такая потеря времени отбиваетъ охоту у иностранныхъ мореходцевъ ходить въ Поти и возвышаетъ фрахты. Марганце-промышленники и городъ Поти давно хлопочутъ о расширеніи и улучшеніи своего порта. Этотъ портъ такъ отвратительно устроенъ, что только произведенное врытіе его въ берегъ, т. е. устройство внутренняго бассейна, можетъ быть какъ-нибудь поможетъ дѣлу.

Пассажирское движеніе на Чіатурской дорогѣ вообще незначительное; случайные пассажиры обыкновенно перевозятся въ открытыхъ вагонахъ.

Отъ Шаропани до Чіатуръ всего сорокъ верстъ, но никакая фантазія не въ силахъ представить себѣ всѣхъ изумительныхъ красотъ этой дороги. Почти все время длинный маленькій поѣздъ изъ 50 открытыхъ платформъ, извиваясь змѣей, ползетъ на гору, и съ головокружительной высоты открываются вашимъ глазамъ зеленыя пропасти и быстрыя пѣнистыя рѣки. Мѣстами поѣздъ на

---

[1]) 10 мил. пуд. Только небольшое количество марганца, около 10 тысячъ пудовъ, идетъ черезъ Батумъ для химическаго производства. Отправка черезъ Батумъ дороже на ½ к., что составляетъ около 1,000 руб. на одинъ пароходъ.

тормозахъ со стукомъ и пискомъ колесъ спускается въ долины, и горное эхо гулко и отчетливо повторяетъ этотъ стукъ, какъ будто гдѣ-то тутъ рядомъ идетъ другой поѣздъ. Намъ все время сопутствуетъ безпокойная, кипящая рѣка Квирила. Иногда внизу видны красивые водопады; наверху, на обрывѣ горы, періодически открывается сѣрая полоса полуразрушеннаго стараго тракта, по которому до открытія желѣзной дороги (въ 1893 г.) съ невѣроятными затрудненіями возили марганецъ на лошадяхъ. Длинный поѣздъ, огибая ущелья, такъ крутится по горамъ, что паровозъ его, находясь съ другой стороны ущелья, почти постоянно смотритъ въ хвостъ поѣзду, который еще медленно тащится по этой сторонѣ. Поѣздъ останавливается съ сильными толчками—еле усидишь на мѣстѣ; иногда для большаго удовольствія случайныхъ пассажировъ поѣздъ остановится въ такомъ удобномъ мѣстѣ, что вашъ вагончикъ оказывается висящимъ въ воздухѣ надъ глубокимъ обрывомъ, гдѣ бурлитъ рѣка. Отъ пропасти васъ отдѣляетъ только жиденькій деревянный мостикъ. Зрѣлище совсѣмъ особаго рода, годное для любителей сильныхъ ощущеній. Къ подобнымъ зрѣлищамъ приходится здѣсь очень привыкнуть.

Вечеретъ. Темнота наступаетъ замѣчательно быстро. День былъ жаркій, но вотъ повѣяло изъ долинъ раздражающимъ холодомъ. Горы одѣва-

ются сначала въ темно-голубой, потомъ въ черный сумракъ и скоро уже ничего не видно кругомъ. На темномъ фонѣ ночи деревья кажутся привидѣніями. Я удивляюсь искусству машиниста. Богъ знаетъ, гдѣ мы: несется ли поѣздъ на краю обрыва, или двигается въ долинѣ среди тѣсно столпившихся гигантскихъ холмовъ—ничего не разобрать. Иногда по учащенному, отражаемому эхомъ, шуму колесъ можно догадываться, что гдѣ-то тутъ выросла каменная стѣна. Поѣздъ неожиданно врывается въ тоннели и, стуча на всѣ лады, быстро пробѣгаетъ ихъ. Есть причудливые маленькіе тоннели съ характерными фигурами скалъ: кажется, точно живые горные великаны стоятъ на стражѣ. Вотъ тоннель съ одной только скалой, отдѣляющей насъ отъ обрыва и рѣки. Карабкаясь по горнымъ склонамъ, поѣздъ въ концѣ-концовъ приближается къ живописной долинѣ. Въ темнотѣ привѣтливо мигаютъ огоньки Чіатуръ.

Чіатуры—это большое селеніе, раскинувшееся амфитеатромъ по горамъ вокругъ станціи желѣзной дороги. Недалеко отъ станціи — площадка, на которой, подъ зеленымъ навѣсомъ столѣтнихъ чинаръ и шелковицы, живописно пріютился единственный духанъ, замѣняющій гостиницу. Въ двухъ-трехъ комнатахъ, предлагаемыхъ гостямъ, останавливаются пріѣзжающіе по дѣламъ марганце-промышленники. Со мною пріѣ-

ѣхали два спутника: предпріимчивый и умный французъ, состарѣвшійся на Кавказѣ, и грузинскій князь, директоръ одного марганцеваго предпріятія.

Кое-какая закуска, мясо и превосходное, хотя слишкомъ крѣпкое, кахетинское вино—къ услугамъ посѣтителей. Наслаждаясь теплomъ послѣ свѣжей ночи, я и мои спутники ужинаемъ вмѣстѣ и долго говоримъ о Кавказѣ, о мѣстныхъ богатствахъ, о труженикахъ и разбойникахъ. Безъ разбойниковъ на Кавказѣ ни одинъ разговоръ не обходится.

— А всему виной недостатокъ образованія,— говоритъ добродушный грузинскій князь.—Съ успѣхами просвѣщенія улучшатся нравы и разбойничество исчезнетъ безъ слѣда.

— Ждите, ждите, когда это будетъ,—съ усмѣшкой перебиваетъ его французъ.—До тѣхъ поръ всѣхъ васъ, просвѣщенныхъ, перерѣжутъ. Нигдѣ нѣтъ такой непостижимой снисходительности, какъ въ Россіи. Франція—республика, но тамъ за покушеніе на чужую собственность, на чужую жизнь голову снимутъ.

Былъ первый часъ ночи. Когда я вышелъ на балконъ, я былъ ошеломленъ необычайной картиной. Откуда-то взялась луна, которой не было во время нашей поѣздки. Она ласкала эту свѣжую ночь, тонувшую въ голубомъ сумракѣ. Тихо было кругомъ; рѣзкіе контуры тѣней ложились

на землю и что-то жуткое и красивое было въ этой тишинѣ. Если кто говорилъ далеко, за полъверсты, то, казалось, этотъ разговоръ вамъ слышенъ. Въ синевѣ неба сверкали звѣзды, съ горъ глядѣли слабые желтые огоньки жилищъ.

II.

Было раннее ноябрьское утро, но солнце жгло по-лѣтнему. Мы поднимались въ горы. Около Чіатуръ расположены въ горахъ на разной высотѣ шесть группъ марганцевыхъ мѣсторожденій: Перевиси, Шукрути, Итхвиси по одну сторону рѣки; три группы: Зедаргани, Гвимеви, Даркветн — по другую сторону. За пѣнящейся рѣкой, черезъ которую проложенъ дырявый деревянный мостъ, круто поднимается гора, высотою въ 300—400 саженъ; она изъ какого-то страннаго чернаго грунта. Тамъ наверху ближайшіе къ Чіатурамъ марганцевые рудники. Крутизна обрыва необычайная, и вообразите, по этой почти отвѣсной крутизнѣ, по узкимъ тропинкамъ снизу до верху снуютъ лошади и люди. Это какой-то движущійся муравейникъ. Вооруженные остроконечными палками и шестами, мы съ усердіемъ карабкаемся вверхъ; черная земля подъ нами осыпается, мы подчасъ полземъ на четверинкахъ, хватаясь за кусты, за выступы камней и боясь посмотрѣть внизъ, гдѣ мчится пѣнистая

Квирила. Лошади двигаются по этимъ же рискованнымъ тропинкамъ: однѣ гуськомъ поднимаются въ гору, другія, нагруженныя марганцемъ по 8 пудовъ въ мѣшкахъ по обѣ стороны бедеръ, осторожно и тихо спускаются въ долину. За лошадьми идутъ погонщики. Мы то и дѣло останавливаемся, давая дорогу такому каравану. Иногда съ замираніемъ сердца смотришь, какъ привычная лошадь перескакиваетъ съ камня на камень или останавливается точно въ раздумьѣ: рискнуть ей или нѣтъ? Земля осыпается подъ копытами, и лошадь, тщетно удерживаясь всѣми четырьмя ногами, все же скользитъ внизъ. Лошади—выученныя, но и опытность не спасаетъ ихъ. При малѣйшей оплошности, въ особенности послѣ дождя, лошади срываются со скользкаго обрыва и, падая внизъ, разбиваются буквально въ куски. Страшно смотрѣть на этотъ каторжный трудъ людей и животныхъ. Давно бы пора устроить къ марганцевымъ рудникамъ Чіатуръ или элеваторы, или сколько-нибудь сносную дорогу.

Маленькія промышленныя мѣстечки Кавказа живутъ своей особой жизнью. Они не похожи на захолустья. Въ Чіатурахъ днемъ шумно, жизнь и движеніе, нагрузка и отправленіе поѣздовъ... На мосту черезъ Квирилу кутерьма и давка: люди, нагруженныя марганцемъ лошади, кричащіе ослы, запряженныя волами подводы,

гурты овецъ—все сбилось и смѣшалось въ одну кучу. Но по мѣрѣ того, какъ вы поднимаетесь къ рудникамъ, нескладный шумъ затихаетъ: на вершинахъ чистый воздухъ и тишина; съ горъ открываются чудные виды на окрестныя дали, на весь безконечный міръ долинъ, откуда долетаютъ наверхъ лишь слабые отголоски дальняго шума.

Марганецъ добывается въ открытыхъ и закрытыхъ шахтахъ. Закрытыя шахты тянутся длинными горизонтальными тоннелями. Марганцевая шахта напоминаетъ внутри каменно-угольный рудникъ, только она очень низка и тѣсна. Гдѣ свѣтло, тамъ видны въ грунтѣ синеватыя блестки—признаки жилъ марганца, но въ глубинѣ шахтъ темнота; тамъ люди работаютъ при свѣтѣ факеловъ и лампочекъ. Въ марганцевой шахтѣ сыро, подъ ногами вязкая, черная грязь. Отъ главнаго тоннеля идетъ въ сторону побочный тоннель, такой же низкій, тѣсный, съ деревянными крѣпленіями на потолкѣ и вдоль стѣнъ во избѣжаніе обваловъ. Нужны крѣпкіе нервы, чтобы работать въ такой жуткой сырой тьмѣ. Иногда разрабатываютъ тоннель одновременно съ двухъ противоположныхъ сторонъ, пока обѣ партіи не встрѣтятся. Ступая въ рудникѣ съ кочки на кочку, я приблизился къ глухой стѣнѣ, гдѣ тоннель сворачивалъ въ сторону. При неровномъ свѣтѣ факела я увидѣлъ корридоръ, уто-

пающій въ сыромъ мракѣ. Этотъ корридоръ гдѣ-то тоже поворачивалъ въ сторону, тамъ были рабочіе—далекіе отъ солнца, отъ дневного тепла и свѣта...

Марганцевая руда вмѣстѣ съ грунтомъ вывозится въ тачкахъ изъ рудника на открытое мѣсто и тамъ поступаетъ въ чистку. Это особая, долгая работа. Заостренными молотками отбиваются куски земли, и очищенная руда складывается въ громадные кубы. Въ каждомъ кубѣ полторы тысячи пудовъ. Артель рабочихъ получаетъ за такой кубъ 30 — 35 рублей. Соръ складывается отдѣльно и образуетъ большія кучи тяжелой марганцевой пыли. Есть спекулянты-промышленники, которые скупаютъ и продаютъ этотъ соръ подъ видомъ настоящаго марганца и тѣмъ, конечно, роняютъ репутацію марганца.

Работа надъ марганцемъ—тяжелая, однообразная, хотя все-таки мыслимая на открытомъ воздухѣ. А работаютъ здѣсь усердно, даже въ большіе праздники, даже чуть ли не въ Свѣтлое Воскресенье. И нельзя иначе: народъ въ Закавказьѣ, несмотря на всѣ дары природы, бѣдный,—только разбойники богаты, а не труженики. Праздники, если соблюдать ихъ, окончательно разорятъ бѣдняка.

Очищенный марганецъ,—когда онъ составитъ полный кубъ,—грузится по частямъ въ небольшія корзины по двѣ на каждую лошадь и вы-

возится въ желѣзнодорожные склады Чіатуръ, а оттуда въ Шарапань и черезъ Поти заграницу, гдѣ примѣсью марганца сдабриваютъ желѣзо для производства лучшихъ сортовъ.

Марганцевая руда идетъ съ Кавказа въ Англію, въ Германію, въ Бельгію и въ далекую Америку. Пятнадцать лѣтъ назадъ иностранцы платили за пудъ нашего марганца по 1 р. 50 к. Теперь они платятъ намъ за тотъ же пудъ по 11 коп.

Значеніе этой малоизвѣстной промышленности въ общемъ обиходѣ Закавказья очень не маловажное. Внутренній Кавказъ слишкомъ первобытенъ и марганцевое дѣло — первое его широко развившееся горное предпріятіе.

ВЪ СЕРДЦѢ ГРУЗІИ.

Былъ хорошій зимній день, когда я выѣхалъ изъ Чіатуръ. Это только тамъ на сѣверѣ въ ноябрѣ лежитъ снѣгъ, въ Закавказьѣ грѣетъ солнце, тепло; на горахъ и на деревьяхъ свѣжая веселая зелень, и только на отдаленныхъ вершинахъ горъ, подъ облаками, видны сверкающія на солнцѣ полосы и площади снѣга. Мы съ княземъ Ц. были въ однихъ пиджакахъ и все-таки жаловались на жару. Князь Ц. ѣхалъ въ деревню на похороны родственника, богатаго помѣщика, извѣстнаго во всей окружности. Многіе туда ѣхали. Насъ то и дѣло обгоняли всадники. Смерть помѣщика-грузина—цѣлое событіе для его родины и не потому только, чтобы близкими и родными ожидалось наслѣдство: нѣтъ, у грузинъ еще сильны родственныя связи и тѣ патріархальныя отношенія, которыя на Западѣ и у насъ безпощадно вытравляетъ все обезличивающая цивилизація.

Нашъ экипажъ съ трудомъ пробирался по узкой горной дорогѣ. Слѣва почти отвѣсной стѣной поднималась гора изъ сплошного чернаго грунта, и виднѣлся повисшій на скалахъ монастырь съ остроконечными башенками. Справа спускался внизъ невысокій обрывъ: внизу неслась шумная, стремительная рѣка Квирила. Намъ попадались на встрѣчу вереницы лошадей, нагруженныхъ марганцемъ, цѣлыя подводы на волахъ тоже съ марганцемъ. Этотъ марганецъ везли съ дальнихъ рудниковъ въ Чіатуры на желѣзную дорогу. Наша дорога была ужасная: узкая, немощеная, двумъ экипажамъ негдѣ было разъѣхаться, а между тѣмъ движеніе по дорогѣ громадное, шумъ и крики стоятъ въ воздухѣ. Нашъ экипажъ ежеминутно сторонится, даетъ дорогу воламъ и лошадямъ, его правыя колеса часто висятъ надъ обрывомъ, и крайняя пристяжная очень пугливо посматриваетъ внизъ на быстро катящіяся воды Квирилы. До мѣста назначенія двѣнадцать верстъ. Когда послѣдніе рудники остались позади, то движенія по дорогѣ стало меньше; на насъ смотрѣли нѣмыя величественныя горы. Въ двухъ-трехъ верстахъ отъ Чіатуръ экипажъ останавливается около красиваго, совсѣмъ фантастическаго грота; по стѣнамъ его бѣжитъ холодная и чистая, какъ кристаллъ, ключевая вода. Это первая станція. Чѣмъ дальше, тѣмъ больше развертывалась передъ нами спокойная и пышная

Грузія. Вы не только видите, но какъ будто и чувствуете каждую минуту эту могучую и дикую прелесть Закавказья. Вотъ красивое ущелье, въ немъ кипитъ горная рѣчка. Проѣзжаемъ черезъ мостъ, слѣва въ голубой дали въ блескѣ солнца поднимается амфитеатръ горъ.

— Тамъ, — поясняетъ мнѣ мой спутникъ,— Джручскій монастырь. Туда повезутъ и моего покойника.

Джручскій монастырь — священный уголокъ Кавказа, полный историческихъ воспоминаній.

Минуя ущелье, дорога постепенно вступаетъ въ широкую долину. Горы отошли на разстояніе. Экипажъ мягко катится по гладкому песку мимо тихо журчащей рѣченки, мимо водяныхъ мельницъ. Въ этихъ мѣстахъ кавказскій пейзажъ теряетъ свою дикость и дѣлается нѣжнѣе, задумчивѣе, напоминая ширь нашихъ великорусскихъ полей. Вотъ слѣва показывается вдали крутой песчаный обрывъ съ развалинами древней крѣпости «Моди-Нахе». Это названіе означаетъ: «Приди и возьми», намекая на неприступность. Крѣпость ютится на самой вершинѣ громадной горы. По дорогѣ всего три-четыре крутыхъ спуска и подъема. За послѣднимъ подъемомъ мы въѣзжаемъ въ большое селеніе Сачхерь—старое помѣщичье гнѣздо Грузіи... Справа и слѣва вдоль кривой улицы тянутся невзрачные двухъ-этажные домики обычнаго закавказскаго типа съ гал-

лереями и балкончиками. На насъ смотритъ много любопытныхъ глазъ грузинъ, евреевъ и евреекъ. Евреевъ въ Закавказьѣ не мало и мѣстные евреи очень типичны. На улицѣ масса ребятъ. Миновавъ этотъ поселокъ, мы подъѣзжаемъ къ воротамъ княжеской усадьбы, составляющей цѣль нашей поѣздки; тутъ же вблизи другой большой домъ, гдѣ покойникъ.

Грузія — благословенный уголокъ. Окруженная со всѣхъ сторонъ дикимъ, не столько воинственнымъ, сколько хищнымъ, разбойническимъ населеніемъ, она всегда была и осталась теперь патріархальнымъ уголкомъ Кавказа, гдѣ живы христіанскія начала, гдѣ сохранились добрые завѣты нравственности, и гдѣ живутъ еще старыя дворянскія традиціи. Въ Грузіи свое родовитое дворянство. Если въ нашей вѣчной борьбѣ съ безпокойнымъ Кавказомъ можетъ быть надежный оплотъ мира и порядка, такъ, мнѣ кажется, это именно Грузія, преданная труду и мирной гражданственности. Исторія Грузіи есть вѣковая борьба за вѣру и страну, а въ судьбахъ ея есть трогательное сходство съ судьбами великой Россіи. Въ характерѣ грузина много шири и мягкости, какъ и въ характерѣ великоросса. Послѣ шестидесятыхъ годовъ благосостояніе Грузіи сильно пошатнулось: помѣщики разорились, крестьяне обѣднѣли. Больно видѣть эту цвѣтущую благо-

словенную страну въ состояніи упадка и разстройства.

Помѣщичій домъ, къ которому мы подъѣхали, стоялъ на горѣ надъ желтой песчаной дорогой, терявшейся вдали. Это былъ домъ большой и длинный съ двумя террасами, верхней и нижней, съ хозяйственными постройками, тутъ же лѣпившимися по горѣ: онъ имѣлъ солидный видъ старика, пережившаго многіе и многіе годы. Такой же солидный видъ имѣлъ сосѣдній домъ, гдѣ умеръ патріархъ семьи, старый князь Григорій Ц. Говорили, что умеръ онъ внезапно, почти безъ причины. Въ Закавказьѣ рано не умираютъ. Князь Григорій, всегда крѣпкій и здоровый, умеръ, можетъ быть, отъ того, что при его восьмидесяти годахъ дольше и жить, пожалуй, не стоило. На похороны патріарха грузинской семьи съѣзжаются родственники не только близкіе, но и дальніе, иногда изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстъ, съѣзжаются, можетъ быть, даже такіе родственники, о существованіи которыхъ и самъ патріархъ при жизни не подозрѣвалъ. Въ домѣ покойника происходитъ печальная церемонія съ причитаніями плакальщиковъ и плакальщицъ, къ покойнику обращаются съ рѣчами, читаютъ цѣлые монологи. Стонъ стоитъ кругомъ... Демонстрація эта способна разстроить самые крѣпкіе нервы. Я никогда не видѣлъ дѣдушку Григорія, но я уже зналъ его по безчисленнымъ разгово-

рамъ окружающихъ; все было полно имъ въ этомъ маленькомъ уголкѣ. Дѣдушка Григорій зналъ Грузію богатой и счастливой... И такъ еще недавно это было...

Въ Грузіи много гостепріимства. Съѣхавшіеся на похороны родственники, тридцать-сорокъ душъ, живутъ въ семьѣ покойнаго во время похоронъ и послѣ при поминкахъ. Они пользуются полнымъ содержаніемъ, пышными поминальными обѣдами и ужинами. Все это, конечно, разорительно для гостепріимныхъ хозяевъ, но въ этихъ обычаяхъ есть и кое-что хорошее...

— Что дѣлать!—говоритъ мнѣ хозяйка дома, княгиня Ц.—Покойнаго всѣ такъ уважали. Хлопотливо мнѣ, но, знаете, этимъ поддерживаются родственныя связи.

И она говоритъ это съ самымъ теплымъ чувствомъ.

На второмъ этажѣ дома, гдѣ я остановился, была длинная терраса—широкая, открытая. Когда я вышелъ на эту террасу, то я былъ пораженъ... я отказывался вѣрить собственнымъ глазамъ—до того хороша была открывшаяся картина. Казалось, это какой-то фантастическій сонъ. Подъ балкономъ круто-круто спускался зеленый холмъ, онъ далеко бѣжалъ внизъ—туда къ самой Квирилѣ. Вся безпредѣльная, пышная, зеленѣющая кукурузными полями, Квирильская долина разстилалась передъ вами, ограниченная на гори-

зонтѣ неровной линіей нѣжно-голубыхъ горъ... Небо Кавказа, тихое, кроткое и улыбающееся даже и въ ноябрѣ, придавало всему пейзажу особенную прелесть. Дальнія горы, подернутыя дымкой, сливались съ этимъ кроткимъ небомъ, горные снѣга казались лежащими на облакахъ, а дальнія облака вы принимали за вершины горъ... Все очаровывало глазъ въ этой картинѣ, небо и земля были такъ близки другъ къ другу, они точно обнимались, и когда вашъ взглядъ тонулъ въ этомъ голубомъ просторѣ, когда вы дышали на высотѣ балкона чистымъ и теплымъ воздухомъ ароматныхъ закавказскихъ полей, то, право, нельзя было рѣшить: сонъ ли все это, или дѣйствительность... Правда, какъ будто жизни мало въ этой картинѣ: волшебное царство спитъ. Пустынно кругомъ, безлюдно, но хорошо! Солнце ежедневно обходитъ этотъ міръ кукурузныхъ полей и скрывается за горными снѣгами. Радуетъ ли оно кого-нибудь въ этой красивой безлюдной пустынѣ? Луна по ночамъ обливаетъ этотъ просторъ своими тонкими серебряными лучами... звѣзды мигаютъ большія, яркія, веселыя. Хорошо здѣсь, но мертво: и думаешь, когда же жизнь зародится въ этомъ богатомъ уборѣ, когда долина расцвѣтетъ поселками, и когда веселѣе зашумитъ Квирила?

Теплый, тихій, прекрасный вечеръ. Многочисленное общество родственниковъ собралось на террасѣ. По Квирильской долинѣ ложатся длин-

ныя неуклюжія тѣни—горныя дали потонули въ сгустившемся синемъ сумракѣ, верхи горъ еле виднѣются, тишина кругомъ... Чутко дремлетъ ночь. Кажется, если далеко въ горахъ промчался всадникъ, то слышенъ даже топотъ его лошади.

На террассу подали свѣчи въ стекляныхъ колпакахъ, гостямъ предложили чай, который обносятъ слуги-грузины, одѣтые въ длинные сѣрые кафтаны. Общество гостей разнообразное: старухи-грузинки—въ типичныхъ круглыхъ шапочкахъ, въ тюлѣ и черныхъ платкахъ, молодыя грузинки—въ обыкновенныхъ европейскихъ туалетахъ. Всѣ, конечно, въ траурѣ. Грузинскіе князья одѣты въ черные кафтаны съ маленькими кинжалами за поясомъ. Идетъ оживленный разговоръ не столько о покойникѣ, котораго уже достаточно успѣли оплакать, сколько о помѣщичьихъ дѣлахъ и нуждахъ. Неурожай придавилъ и крестьянина и помѣщика: ни винограда, ни кукурузы. Положеніе тяжелое.

Говоръ сдержанный, смѣху не слышно... Нѣтъ ни музыки, ни пѣнія. Если бы не трауръ, общество бы развернулось. Впрочемъ, когда остается небольшой кружокъ близкихъ родственниковъ, то и при траурѣ допускается какая-нибудь невинная игра вродѣ фантовъ... Въ одиннадцать часовъ просятъ въ столовую, гдѣ накрытъ обильный ужинъ съ хорошимъ виномъ собственныхъ виноградниковъ. Помѣщики Сачхери со временъ

крѣпостного права не продаютъ своего вина и кукурузы, считая это чуть не грѣхомъ. Признаки барства и былого достатка, несмотря на нынѣшнее разореніе, сохранились, здѣсь поддерживается извѣстный блескъ помѣщичьей жизни. За столъ сѣло человѣкъ двадцать. На первомъ планѣ помѣстилась старшая въ семьѣ бабушка или тетушка—величественная матрона въ тюлевой чадрѣ. Ужинъ проходитъ своеобразно, изъ присутствующихъ обыкновенно избирается «тулумбашъ», т. е. начальникъ стола—какой-нибудь веселый добродушный человѣкъ, который провозглашаетъ тосты за хозяевъ, по старшинству ихъ, и за присутствующихъ гостей. Разсказываются безчисленные грузинскіе анекдоты про «кинто», разносчика-продавца—героя забавныхъ, но довольно однообразныхъ приключеній. Періодически послѣ каждаго тоста поется заздравная пѣснь: «Мравалъ джаміеръ». Вообще у грузинъ много радушія и много веселости; трауръ, разумѣется, мѣняетъ картину. Утрата дѣдушки, любимаго дѣда, такого стараго и такого добраго—отразилась и на дѣтяхъ.

— Дома у насъ теперь не такъ, — говоритъ мнѣ маленькая племянница князя Ц. — Всѣ любили дѣдушку за то, что онъ старый-старый такой... Какъ нѣтъ дѣдушки—не съ кѣмъ говорить и смѣяться... И какъ это такъ нѣтъ, —

удивляется она, — былъ-былъ и вотъ: нѣтъ. Жутко какъ-то...

Да, думалось мнѣ. Жутко! Вотъ онъ рай земной!.. Горы, небо, природа, а чего-то здѣсь недостаетъ... Нѣтъ жизни. Не эту ли жизнь унесъ съ собой старый дѣдушка?

ВЪ ДѢДОВСКОМЪ ГНѢЗДѢ.

Около Сачхери, гдѣ я гостилъ у князей Ц., находится много родовыхъ помѣстій именитыхъ грузинскихъ князей и дворянъ. Тамъ же прекрасное старое имѣніе князя Акакія Церетели, извѣстнаго грузинскаго поэта, переводы котораго печатались въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ въ нашихъ ежемѣсячникахъ. Грузины замѣчательно относятся къ своимъ писателямъ и поэтамъ. Нигдѣ, кажется, въ цѣломъ мірѣ поэтъ, воспѣвающій родину, не окруженъ такимъ ореоломъ величія, какъ именно въ Грузіи. Обожаніе родины переносится и на ея пѣвца. И надо сказать, что эта прекрасная родина вдохновляла своихъ избранниковъ дѣйствительно къ высокому и вдумчивому творчеству... Въ грузинской литературѣ есть свои весьма крупныя величины. Каждый пріѣзжій, желающій быть джентльмэномъ, долженъ, при удобномъ случаѣ, посѣтить ихъ любимаго

поэта. Князья Ц. однажды устроили прогулку къ князю Акакію, въ которой и мнѣ пришлось принять участіе. Это была чрезвычайно пріятная прогулка. Мы шли по тропинкамъ—то въ гору, то подъ гору, мимо нескончаемыхъ виноградниковъ, огороженныхъ низкимъ, неуклюжимъ плетнемъ, мимо фруктовыхъ садовъ и водяныхъ мельницъ. Вся милая и уютная Грузія развертывалась передъ нами съ ея закулисной хозяйственной стороны. Вотъ мы переправляемся по камешкамъ чрезъ какую-то быстро несущуюся рѣку, въ которой, стоя по колѣна въ водѣ, рыболовы собираютъ раскинутыя сѣти. Диву даешься: въ ноябрѣ такая картина! Теплый день клонился къ вечеру, отъ всей обстановки вѣяло тихой идилліей. Солнце собиралось зайти, длинныя тѣни тянулись по дорогѣ.

Когда мы приблизились къ сельцу, гдѣ жилъ поэтъ, были совсѣмъ уже сумерки. Поэтъ — пожилой, привѣтливый человѣкъ лѣтъ шестидесяти, съ величественной, тучной фигурой, встрѣтилъ насъ у входа въ свои владѣнія. Онъ имѣлъ нѣсколько суровый видъ, но замѣчательно симпатично улыбался. Всѣ грузины привѣтливы и гостепріимны, а грузинская аристократія въ особенности. Почтенный поэтъ попросилъ насъ къ себѣ. Мы вошли въ нрекрасный, запущенный фруктовый садъ, который поразилъ меня своимъ видомъ послѣ снѣговъ сѣвера. Здѣсь были гро-

мадныя деревья айвы и каштановъ, зелень которыхъ широкимъ зонтомъ свѣшивалась надъ землею. Мѣстами была почти непроницаемая чаща. Груши, яблони, миндаль смѣшивались въ одну пеструю кучу. Деревья стояли еще въ своемъ зеленомъ уборѣ, хотя уже много пожелтѣвшихъ листьевъ тонкимъ слоемъ покрыли землю...

— Вы постоянно живете въ этомъ уголкѣ земного рая? — спросилъ я поэта.

— Къ сожалѣнію, нѣтъ, — отвѣчалъ онъ. — зиму нерѣдко провожу въ Петербургѣ. Сюда заглядываю временами, больше осенью.

Я любовался старымъ дѣдовскимъ гнѣздомъ поэта, выхоленнымъ руками его предковъ. Помѣщичій домъ поэта стоялъ на крутомъ живописномъ холмѣ, съ котораго въ минуту нашего посѣщенія открывался волшебный видъ на остроконечныя сосѣднія горы, озаренныя до-бѣла луннымъ свѣтомъ. Домъ поэта былъ замѣчательный внутри — со старомодной цѣнною мебелью, громадными столами, мягкими кавказскими тахтами и оттоманками, помѣстительными потайными шкафами въ стѣнахъ, каминами изъ великолѣпныхъ старинныхъ изразцовъ. Ничего подобнаго не встрѣтишь въ нынѣшнее время.

Солидно, хорошо, уютно было въ этомъ домѣ! Казалось, вся обстановка не тронута, не передвинута здѣсь съ дѣдовскихъ временъ. Внутрен-

ность дома напоминала старые помѣщичьи углы нашей Великороссіи.

Мы вышли изъ комнатъ на большую террасу съ колоннами.

Разговоръ вертѣлся на деревенскихъ дѣлахъ. Тяжелый для Кавказа годъ (1895) нанесъ большой ударъ сельско-хозяйственному благополучію края.

— Трудно нынче,—такъ приблизительно говорилъ нашъ любезный хозяинъ,—всѣ жалуются... народъ по старой привычкѣ приходитъ ко мнѣ со своими дѣлами и нуждами, спрашиваетъ совѣтовъ, какъ быть. Все, знаете, здѣсь по старинѣ... Патріархальный край. Споръ ли какой затѣютъ,—сейчасъ идутъ къ помѣщику: удовлетвори и помири. Всѣмъ сколько можешь помогаешь—словомъ и дѣломъ.

Надъ нами давно уже сіяла нѣжная, задумчивая, теплая и черная ночь Закавказья. Легко дышалось, мягкій воздухъ съ какой-то ласкою проникалъ въ легкія... Но невеселыя думы приходили на умъ. Не хотѣлось вѣрить, что и этотъ уютный патріархальный рай земной разъѣдаютъ тѣ же недуги, что и нашу далекую, утопающую теперь въ снѣгахъ сѣверную деревню... Не хотѣлось вѣрить, что и раю земному приходитъ конецъ. Картинные лѣса пойдутъ на срубъ, живописные ручьи изсякнутъ, облысѣютъ эти горы,

и въ уютныхъ дѣдовскихъ углахъ, полныхъ еще тишины и благородства, водворится полновластный господинъ помѣщичьяго разоренія, кулакъ-міроѣдъ, одинаково популярный и на сѣверѣ, и на югѣ.

Ноябрь 1895 г.

РАЗБОЙНИЧЕСТВО, «ЗЕМСКАЯ СТРАЖА» И СУДЪ НА КАВКАЗѢ.

Разбойничество пустило глубокіе корни на Кавказѣ и нельзя сказать даже, чтобы съ теченіемъ времени оно ослабѣвало. То тамъ, то здѣсь разбойничьи подвиги періодически вспыхиваютъ съ большою силою. Разбойники остаются безнаказанными, и нерѣдко совсѣмъ безслѣдно исчезаютъ: погони и преслѣдованія не достигаютъ цѣли. Иногда завяжется какая-нибудь перестрѣлка, но толку отъ нея мало: кавказскихъ разбойниковъ этимъ не напугаешь. Разбойники держатъ въ паническомъ страхѣ не только отдѣльныя селенія, но и цѣлые округа, цѣлые уѣзды. Давно-ли прогремѣлъ въ Закавказьѣ своими, почти сказочными, подвигами разбойникъ Керимъ? Позднѣе наводилъ ужасъ Наби со своей многочисленной шайкой. Но и помимо этихъ знаменитостей, есть немало другихъ разбойниковъ, меньшаго калибра.

Съ изумительной дерзостью въ 1894 году шайка вооруженныхъ татаръ напала на лакричный заводъ близъ станціи Уджары и обстрѣливала пассажирскій поѣздъ Закавказской дороги; съ большой дерзостью разбойники нападали на помѣщичьи имѣнія и на цѣлые транспорты проѣзжающихъ по Закавказскимъ трактамъ.

Нечего уже говорить, какой вредъ приносятъ постоянные разбои и нападенія закавказскому сельскому населенію. Съ закавказскихъ деревень разбойниками собирается обильная дань, спокойный трудъ дѣлается немыслимымъ. Все это очень странно даже для Кавказа, и вопросъ, какъ бороться съ разбоями, стоитъ того, чтобы на него обратить серьезное вниманіе.

Главный районъ разбоевъ на Кавказѣ—пограничныя съ Персіей мѣстности Эриванской, Елисаветпольской и Бакинской губерній. Разбойники по большей части выходцы изъ Персіи (Адербеиджанъ), изъ округовъ, подвѣдомственныхъ разнымъ ханамъ. Что вообще творится въ этихъ ханствахъ—можно судить по тому, что тамъ нѣтъ правильнаго сбора налоговъ и податей, а дѣлаются періодическіе набѣги, грабежи и насилія, и именно грабежами живетъ ханъ со своими придворными и прислужниками. Разбойники, приносящіе ему добычу изъ пограничной русской полосы, очень ему на руку, и ханъ, конечно, всѣми мѣрами покровительствуетъ имъ. Велись

переговоры съ этими ханами, посылались къ нимъ русскіе чиновники, но разбои не затихали, развѣ что на короткое время.

Одинъ старый кавказскій служака, прекрасный знатокъ Кавказа и Персіи, во время службы своей въ Эриванской губерніи, въ 1891 году былъ командированъ къ «могущественному» Макинскому хану, чтобы «побудить» его принять мѣры противъ разбоевъ, очень тогда усилившихся.

Вотъ что разсказывало мнѣ это лицо о своей командировкѣ:

— Я благополучно прибылъ къ макинскому хану и засталъ его за серьезнымъ дѣломъ: у себя во дворѣ онъ творилъ судъ и расправу. По его слову кому ухо отрѣжутъ, кому носъ, кому руку. Почему-то о нашей поѣздкѣ въ Персію всѣ заранѣе уже знали. Ханъ встрѣтилъ меня совсѣмъ по восточному, съ большими почестями, съ необыкновеннымъ напыщеннымъ радушіемъ. Произносились цвѣтистыя привѣтствія въ родѣ: «Мое сердце видитъ твое сердце», «Ты солнце моей души» и т. д. Когда я говорилъ хану о цѣли своего пріѣзда, т.-е. о необходимости принять мѣры противъ разбоевъ и настаивалъ на выдачѣ разбойниковъ, грабившихъ русскія селенія и скрывавшихся во владѣнія хана, то ханъ макинскій былъ мягче воска, нѣжнѣе эфира и выразилъ готовность тотчасъ же отдать всѣхъ лиходѣевъ... И дѣйствительно онъ предложилъ въ

мое распоряженіе... слѣпыхъ, хромыхъ, убогихъ и въ лучшемъ случаѣ только старыхъ, которые если и были разбойниками, то, вѣроятно, въ очень отдаленное время. А настоящіе разбойники въ это время надежно укрылись въ горахъ.

Миссія этого лица увѣнчалась успѣхомъ лишь въ томъ отношеніи, что на Персидскомъ берегу Аракса, въ предѣлахъ хана, были поставлены новые сторожевые посты и назначены были разъѣзды стражниковъ. Разбои на время какъ будто затихли, но только до перваго сосѣдскаго «недоразумѣнія».

Ханъ макинскій, можетъ быть, и по-сейчасъ здравствуетъ, порядки въ пограничныхъ округахъ Персіи не измѣнились, и укрывательство «выгодныхъ» и «доходныхъ» для мѣстныхъ краеправителей разбойниковъ по прежнему процвѣтаетъ. Они гуляютъ по Закавказью, грабятъ и рѣжутъ, а затѣмъ съ добычей скрываются въ Персію.

Съ нашей стороны охрана границы, конечно, лучше, чѣмъ въ Персіи, но тоже недостаточная. Казачьи пикеты разставлены на 30-ти верстномъ разстояніи другъ отъ друга. Тридцать верстъ—согласитесь, слишкомъ широкая дорога для самаго безопаснаго передвиженія не только разбойниковъ, но и контрабанды. Притомъ же для разбойничьей ловкости и искусства не существуетъ даже разстояній. Разбойничьи шайки, имѣющія

своихъ развѣдчиковъ, своихъ превосходныхъ шпіоновъ, въ каждую данную минуту знаютъ, что дѣлается на сторожевомъ посту: спятъ ли тамъ или бодрствуютъ. Курды и закавказскіе татары, составляющіе главный элементъ разбойничьихъ шаекъ—лихіе наѣздники, прекрасно вооруженные. Лучше любого топографа они изучили каждую горную тропинку, каждое ущелье и всѣ переправы на Араксѣ. Мусульманское населеніе всегда на сторонѣ разбойниковъ: оно способствуетъ ихъ подвигамъ и заметаетъ ихъ слѣды. Вотъ почему разбойники всегда во время приходятъ и всегда безслѣдно скрываются. Убійства, звѣрства, грабежи и опустошеніе селеній совершаются съ ловкостью небычайною. Если все это причинено «гяурамъ», то такой подвигъ составляетъ даже особенную гордость для мусульманина.

Я не уклонюсь отъ истины, если скажу, что для пресѣченія разбоевъ на Кавказѣ не было предпринято до сихъ поръ ни одной серьезной радикальной мѣры, поэтому всѣ старанія большихъ и малыхъ властей пропадали даромъ. На Кавказѣ существуетъ для устрашенія разбойниковъ такъ называемая «земская стража». Эта стража, формирующаяся изъ мѣстныхъ жителей, въ прежнее время предназначалась спеціально для охраны почты во время слѣдованія ея по глухимъ пограничнымъ мѣстамъ. Стражники отбы-

вали эту повинность безъ жалованья. Теперь стражники получаютъ опредѣленное содержаніе на себя и на лошадь (по 14 руб.) и стража стоитъ намъ ежегодно многія сотни тысячъ. Оправдываетъ ли эта дорогая стража такія затраты? Приходится отвѣтить отрицательно. Вопервыхъ, вся эта пестрая толпа вооруженныхъ людей—недисциплинирована; во-вторыхъ, вѣдь эти люди по большей части тѣ же враждебные «гяуру» мусульмане, изъ которыхъ формируются и разбойничьи шайки. У нихъ одинъ духъ, и можно ли думать, чтобы эта стража, сочувствующая въ душѣ соплеменникамъ, была предана намъ и искренно враждовала бы со своими? Конечно, нѣтъ, и практика на каждомъ шагу подтверждаетъ это. Всѣ преслѣдованія оканчиваются ничтожными перестрѣлками, точно дѣлаемыми для вида, и разбойники такъ же безпрепятственно жалуютъ къ намъ, какъ бы земской стражи совсѣмъ не было. Ни убійства, ни грабежи не предотвращаются—развѣ что ограбленіе почты... Но даже и ограбленія почты случаются.

Не полагаясь на земскую стражу, на Кавказѣ пробовали ловить разбойниковъ другимъ способомъ: добиваться выдачи ихъ за деньги и это иногда выходило удачно. Одинъ стражникъ за 300 руб. подкупилъ къ выдачѣ разбойника его племянника. Племянникъ такъ постарался, что за три радужныхъ уложилъ на мѣстѣ своего дя-

дюшку—атамана шайки. Въ другой разъ, но за болѣе дорогую цѣну, разбойника выдала его любовница. Все это похоже на сказку, но все это факты. Въ Закавказьѣ дѣйствительность превосходитъ иногда самые богатые вымыслы.

Прекращенію разбоевъ въ Закавказьѣ могла бы помочь болѣе строгая охрана нашей границы съ Персіей. Что же касается земской стражи, то если ужъ необходимо подобное орудіе въ борьбѣ съ разбойниками, то тутъ, пожалуй, полезнѣе была бы военная сила: охотничьи команды или казаки. Тогда усилія кавказской администраціи будутъ болѣе плодотворны и скорѣе помогутъ водворенію въ краѣ безопасности.

Необходимо обратить вниманіе и на другую сторону вопроса: на безнаказанность преступленій на Кавказѣ, создаваемую особымъ положеніемъ въ краѣ судебнаго дѣла. На Кавказѣ, какъ извѣстно, дѣйствуетъ тотъ же коронный судъ, что и въ остальной Россіи, только безъ участія присяжныхъ засѣдателей, дѣйствительно совершенно уже немыслимыхъ въ этой дикой странѣ. При обычномъ судебномъ порядкѣ и формализмѣ, которые еще возможны при извѣстномъ умственномъ и нравственномъ уровнѣ массы,—гуманный коронный судъ встрѣчается на Кавказѣ съ неисчислимыми препятствіями и, какъ это ни странно, иногда долженъ оправдывать завѣдомыхъ злодѣевъ и негодяевъ или при-

суждать ихъ къ мягкому, гуманному наказанію, разсчитанному на тонкіе нервы. Кто не знаетъ до какой степени развитъ среди туземцевъ обычай лжесвидѣтельства: за три рубля вы находите угодливыхъ свидѣтелей, которые будутъ показывать что угодно и клясться; они будутъ обвинять васъ въ самыхъ неслыханныхъ преступленіяхъ, а своихъ соплеменниковъ будутъ усердно обѣлять. При сложныхъ формахъ нашего судопроизводства, все достойное примѣрнаго наказанія ускользаетъ на Кавказѣ отъ возмездія. Кто видѣлъ чужое горе, кто понимаетъ что такое отчаяніе осиротѣлой семьи убитаго отца или ограбленіе мирныхъ тружениковъ-сельчанъ, — тотъ согласится, что на Кавказѣ только военно-полевой судъ удовлетворяетъ истиннымъ требованіямъ справедливости.

Мѣстная кавказская жизнь, если къ ней присмотрѣться, даетъ самыя яркія подтвержденія этого положенія. Въ Сухумскомъ округѣ, напримѣръ, до введенія общихъ судебныхъ учрежденій, криминальная жизнь населенія шла обычнымъ порядкомъ, не выдѣляясь особенными преступленіями и сосредоточиваясь, главнымъ образомъ, на воровствѣ и угонѣ скота. Съ 1880 года, со времени введенія въ округѣ общихъ судебныхъ учрежденій, подъ вліяніемъ сравнительной безнаказанности преступленій, воровство стало безмѣрно усиливаться и переходить въ

грабежи; такъ, въ 1882 году, были убиты и ограблены переселенцы, сдѣлано покушеніе на убійство мирового судьи, при чемъ эти преступленія не были даже открыты слѣдственнымъ и судебнымъ порядкомъ, а пришлось обратиться къ административнымъ розыскамъ и наказаніямъ. Въ послѣдующіе годы разбои и грабежи усилились настолько, что пришлось для обузданія населенія прибѣгнуть къ полевому военно-уголовному суду, съ примѣненіемъ къ виновнымъ смертной казни, чего не было въ Абхазіи (нынѣшній Сухумскій округъ) съ 1828 года. Вотъ къ чему приводятъ ложно примѣняемыя гуманныя начала.

Суды кавказскаго военно-народнаго управленія («адатные» для горцевъ), имѣющіе въ виду внутреннюю жизнь горскаго населенія, тоже мало отвѣчаютъ своему назначенію. И здѣсь тотъ же грѣхъ: наказанія слишкомъ незначительныя, однообразныя до того, что за кражу барана и за покушеніе на убійство полагается одно наказаніе, и при всемъ этомъ высшая кара — ссылка въ Сибирь не имѣетъ ровно никакого осмысленнаго значенія въ глазахъ прирожденнаго кавказца.

При разборѣ внутреннихъ ссоръ и междоусобій адатный судъ своими пустяковыми наказаніями совершенно не удовлетворяетъ присущему даже и кавказскимъ дикарямъ чувству справедливости,

а мстительный народъ, видя безсиліе суда, самолично расправляется съ обидчиками и противниками. Отсюда широкій просторъ для кровавой мести, насилій, нападеній и всякаго самоуправства. Пока въ глазахъ туземца такъ ничтожно значеніе суда—случаи самоуправства не прекратятся.

Нападенія и убійства на улицахъ среди бѣлаго дня также имѣютъ свою исторію на Кавказѣ. Нападающіе очень хорошо знаютъ, что они не первые и не послѣдніе. Виновные въ этомъ часто съ успѣхомъ ускользали отъ слѣдственныхъ и судебныхъ преслѣдованій. Скрытые туземцами-соплеменниками, убійцы до сихъ поръ живы и благополучны. На Кавказѣ убиваютъ адвокатовъ, рѣшившихся выступить въ судѣ противъ хищниковъ, убиваютъ и обвинителей, и всякаго, кто не по сердцу хищникамъ—убиваютъ, потому что ничѣмъ не рискуютъ.

Странно слышать раздающіеся иногда разговоры о введеніи суда присяжныхъ на Кавказѣ. Странно, что у насъ могутъ съ легкимъ сердцемъ говорить подобныя рискованныя вещи! Судъ присяжныхъ, рѣшающій дѣла по внутреннему убѣжденію, оказываетъ существенную помощь правосудію въ тѣхъ случаяхъ, когда формальная правота приходитъ въ столкновеніе съ дѣйствительной виновностью, или когда простое внѣшнее примѣненіе закона дало бы поводъ назвать ви-

новнымъ того, кого оправдываетъ голосъ совѣсти. Жизнь усложнилась, выдвинувъ много тонкихъ условныхъ преступленій, раскрывъ тайники, которыхъ совсѣмъ и не имѣлъ въ виду старый примитивный законъ, простой и ясный, какъ день, и немилосердно прямолинейный. При всѣхъ дополненіяхъ закона и теперь еще остается непредусмотрѣнной цѣлая область моральныхъ преступленій. Такихъ преступленій все больше въ жизни большихъ городовъ, въ ихъ усложняющейся сутолокѣ. Въ этой сферѣ открывается все больше простора тонкостямъ слѣдствія и чуткости суда совѣсти. Но Кавказъ, и къ счастію, и къ несчастію для него, такъ еще первобытно дикъ, что для него вполнѣ хватаетъ примитивнаго закона, лишь бы только законъ этотъ не оставался мертвой буквой. Преступленія личныя и имущественныя, самая неистовая месть, личная и родовая, и разбои, разбои и разбои—вотъ и вся несложная, но удручающая область преступленій Кавказа, для которыхъ больше значенія имѣетъ сила и строгость наказанія, чѣмъ тѣ или другія формы судопроизводства.

Допустимъ на минуту, что введенъ на Кавказѣ судъ присяжныхъ. Что же получится? При извѣстной каждому жившему на Кавказѣ племенной розни между отдѣльными народностями, ихъ старыхъ счетахъ и односторонности развитія, присяжные обязательно будутъ оправдывать всѣхъ сво-

ихъ и осуждать чужихъ. А такъ какъ русскіе для всѣхъ чужіе на Кавказѣ, то судъ иноплеменниковъ прежде всего и главнѣе всего обрушится на русскихъ. Все это такъ просто и неизбѣжно, но обо всемъ этомъ у насъ забываютъ.

КАВКАЗСКІЯ «ЗЛОБЫ ДНЯ».

Мнѣ хотѣлось провѣрить свои кавказскія впечатлѣнія и наблюденія, съ которыми читатель уже познакомился, и, конечно, я былъ радъ представившейся мнѣ аудіенціи у виднаго лица, знатока края, въ теченіи многихъ лѣтъ трудящагося на пользу русскихъ интересовъ и состарѣвшагося на Кавказѣ.

— Знакомьтесь съ краемъ, говорило мнѣ это лицо.—Все Закавказье до сихъ поръ совсѣмъ дикая сторона, первобытно-дикая. Еще Кутаисская губернія нѣсколько развита, это насиженный русскій уголъ, тутъ промышленность разрослась, марганецъ, уголь, но — одна ласточка весны не дѣлаетъ. Въ общемъ, край глухой и до сегодня первобытный, нетронутый.

— Здѣсь русскихъ очень мало,—замѣтилъ я.

— Да, никто не имѣетъ возможности основаться, купить землю. Тамъ, около моря, земля

по большой части расхватана, остались сравнительно плохіе, неудобные участки... Но ни тамъ, ни здѣсь почти ничего не пріобрѣсти русскому. Много препятствій... Одинъ и тотъ же участокъ, положимъ, во владѣніи десяти лицъ—и всѣ десять лицъ согласны его продать вамъ.. Вдругъ появляется какой-нибудь совладѣлецъ, дальній родственникъ — онъ собственникъ одной шестой въ одной десятой—и дѣло разстраивается изъ-за него, изъ-за этой пустяковой дроби. Большое горе, что земли не размежеваны...

— Отчего же не хлопочутъ о размежеваніи?

— Хлопочутъ... Да вѣдь здѣсь на мѣстѣ межевыхъ чиновъ очень мало, а генеральное межеваніе—это такой крупный, большой шагъ, какихъ затратъ оно потребуетъ! Въ Кутаисской губерніи едва ли не главный центръ владѣльческихъ неурядицъ, которыя страшно вредятъ общему благополучію.

— Отчего все-таки никакихъ мѣръ не принимается противъ земельной путаницы?

— Трудно разобраться въ ней. Тутъ при малѣйшей попыткѣ неизбѣжны распри, споры; эти распри приводятъ при опредѣленіи границъ къ безчисленнымъ недоразумѣніямъ и столкновеніямъ.

— Вся путаница вызвана, не правда ли, дробленіемъ участковъ, переходомъ ихъ изъ поколѣнія къ поколѣнію?

— Да, и этимъ, и другими причинами: напримѣръ захватами, черезполосицей. Надо сказать еще, что реформы шестидесятыхъ годовъ имѣли здѣсь едва-ли не большее воздѣйствіе на бытовыя условія, на весь строй краевой жизни, чѣмъ во внутренней Россіи. Край нашъ отдаленный, замкнутый, болѣе патріархальный. Здѣшнее дворянство и князья, не привычные къ самостоятельному труду, разомъ потеряли почву, все спуталось, и здѣсь гигантскими шагами пошло дворянское разореніе... Масса земли переходитъ къ крестьянамъ, и въ данный моментъ это явленіе приняло такой рѣшительный оборотъ, что крестьяне-собственники (не говоря ужъ о крестьянахъ арендаторахъ) стали самымъ сильнымъ землевладѣльческимъ сословіемъ въ краѣ... Вся будущность кавказскаго землевладѣнія и земледѣлія въ рукахъ этихъ маленькихъ владѣльцевъ...

— А помѣщикамъ уже не поправиться?

— Врядъ ли. Разореніе охватило всѣхъ грузинъ—это были прирожденные помѣщики, но недостаточно стойкіе въ борьбѣ съ невзгодами. Разореніе приняло страшные, прямо чудовищные размѣры.

— Грузины, кажется, самый трудолюбивый народъ среди туземцевъ?

— О, да! Потому-то и особенно жаль ихъ. Разореніе застало грузинскихъ дворянъ, князей, ни

къ какому иному труду не подготовленными—тѣмъ чувствительнѣе для нихъ всѣ бѣды...

— Какъ вы смотрите на возможность введенія на Кавказѣ суда присяжныхъ? Объ этомъ одно время толковали.

— О! этого здѣсь очень желаютъ, только не русскіе, а туземцы. Но объ этомъ лучше не говорить.. Помните одно: край дикій, по составу населенія, по бытовымъ особенностямъ онъ еще не русскій... Надо намъ еще много здѣсь поработать, а въ данное время край не созрѣлъ для реформъ и, сохрани Богъ, съ ними торопиться...

НА РАЗСВѢТѢ.

(КАРТИНКА).

Стоявшій на вахтѣ помощникъ капитана Сергѣй Сергѣевичъ увидѣлъ въ утреннихъ сумеркахъ, окутывавшихъ море, какъ налетѣвшій огромный шквалъ съ силой ударилъ въ правый бортъ парохода, разсыпался по палубѣ милліономъ брызгъ и Сергѣй Сергѣевичъ почувствовалъ, что въ это время пароходъ сильно покачнулся подъ нимъ.

Адская ночь выдалась сегодня, адская погода. Со вчерашняго дня пароходъ идетъ при безпросвѣтной снѣжной мятели. Неистовый вѣтеръ ревѣтъ и мечетъ, предательски завываетъ на верхушкахъ мачтъ, а падающій снѣгъ залѣпляетъ глаза. Ничего не видно: ни береговъ, ни маяковъ. Курсъ взятъ правильно, съ хорошимъ запасомъ на всякій случай. Пароходъ подвигается съ трудомъ, выгребая едва по пяти миль въ часъ и въ трудныя минуты лавируетъ рулемъ, спасаясь

этимъ отъ особенно свирѣпыхъ шкваловъ. Но при всемъ искусствѣ моряковъ нельзя поручиться: не сноситъ-ли пароходъ, вопреки всякимъ разсчетамъ, въ сторону.

— Ну и погода! сердито говоритъ сѣдой капитанъ, стоящій на вахтенномъ мостикѣ рядомъ съ Сергѣемъ Сергѣевичемъ.—Куда мы идемъ— одинъ Богъ знаетъ...

Сергѣй Сергѣевичъ хочетъ что-то отвѣтить, но покачнувшись отъ новаго толчка, онъ еле удерживается на мѣстѣ.

Налетѣвшій шквалъ—еще сильнѣе предыдущаго; брызнувъ фонтаномъ черезъ бортъ, онъ потрясъ все судно и разлился большими потоками по палубѣ.

— Не устоишь на мѣстѣ, хоть привязывайся къ стойкамъ, говоритъ съ досадой Сергѣй Сергѣевичъ и смотритъ на балансирующаго капитана.

Сергѣй Сергѣевичъ и капитанъ сильно измучены. Отъ ужасной качки на пароходѣ вторыя сутки никто не спитъ. Завтра рейсъ долженъ кончиться, но удастся-ли добраться домой?.. Съ лихорадочнымъ вниманіемъ капитанъ смотритъ: исправно-ли работаетъ руль? Бѣда въ такія минуты, если онъ измѣнитъ: штормомъ все разобьетъ, все снесетъ съ палубы. Но, слава Богу, пароходъ послушенъ рулю. Очень дологъ кажется морской путь въ такую непогоду! Дай

Богъ силъ! Если погода не ухудшится, завтра они придутъ на отдыхъ. А если ухудшится... При такихъ обстоятельствахъ всѣ разсчеты въ морѣ бываютъ обманчивы...

Сергѣй Сергѣевичъ и капитанъ всматриваются впередъ и видятъ въ сѣрой мглѣ, разлитой надъ моремъ, вихри крутящихся снѣжинокъ. Вѣтеръ по временамъ густо облѣпляетъ ихъ этими снѣжинками.

— Скоро-ли разсвѣтъ? думаетъ Сергѣй Сергѣевичъ.—Можетъ быть, утромъ улучшится погода!

А разсвѣтъ дается съ трудомъ: уже седьмой часъ, но этотъ хаосъ шумящихъ волнъ и падающаго снѣга—сливаются въ одну суровую картину.

Проходитъ часъ, проходитъ другой. Вотъ какъ будто разсвѣтаетъ. Сѣрая пелена воздуха и моря стали прозрачнѣе, кажется и снѣгъ порѣдѣлъ. Можно уже кое-что видѣть. Налетающіе шквалы чуть замѣтно смиряются. Въ отдаленіи понемногу вырисовываются очертанія знакомыхъ гористыхъ береговъ. Сергѣй Сергѣевичъ и капитанъ внимательно вглядываются въ тотъ край горизонта, гдѣ, по ихъ разсчетамъ, долженъ открыться бѣлый маякъ на пригоркѣ, повисшій надъ скалистой отмелью.

— Кажется, кончается наше мученіе, торжествующе говоритъ капитанъ и даетъ короткій свистокъ, на который входитъ на мостикъ закутанный въ башлыкъ и весь мокрый матросъ.

— Сколько на лагѣ? спрашиваетъ капитанъ.

— Семь, отвѣчаетъ матросъ.

— Слава Богу, идемъ лучше, говоритъ капитанъ.

Пароходъ плавно раскланивается съ моремъ и шумно, но уже не такъ порывисто, погружается въ шумящія волны. Вдали вполнѣ ясно показался берегъ. Еще нѣсколько миль и пароходъ войдетъ въ бухту. Но надо сначала обогнуть мель.

— Что это впереди? вдругъ спрашиваетъ Сергѣй Сергѣевичъ и вглядывается въ странный сѣрый предметъ, который то покажется на волнахъ, то скроется.

А капитанъ уже смотритъ въ бинокль; по временамъ снѣжинки залѣпляютъ стекла, трудно разглядѣть... Но вотъ загадочный предметъ на минуту поднялся надъ волнами, показался яснѣе и опять нырнулъ въ морскую пропасть.

— Это судно, говоритъ капитанъ.—Оно безъ мачтъ, мы обогнемъ его.

Скоро на верхушкѣ крупной волны въ нѣсколькихъ шагахъ отъ парохода пронеслась поломанная мачта съ порванными снастями. Вдали поднимались на волнахъ еще какіе-то предметы: доски, рогожи, солома. Тутъ, очевидно, произошло кораблекрушеніе: судно разбивалось о подводныя камни.

— Бѣдняки! говоритъ капитанъ.

Черезъ пять минутъ недалеко отъ парохода ясно показывается на волнахъ жертва сегодняш-

ней ночи: разбитое парусное судно. Наполовину залитое водою, со сломанными мачтами, оно лежитъ на боку, и точно въ агоніи мечется во всѣ стороны по волѣ бьющихъ и заливающихъ его волнъ. Когда пароходъ приблизился къ несчастному судну, капитанъ воскликнулъ:

— Да тамъ есть люди!..

Сергѣй Сергѣевичъ тоже замѣтилъ какія-то фигуры на торчащемъ изъ воды носу судна.

— Возьмите ближе! говоритъ капитанъ,—мы сейчасъ ихъ примемъ на бортъ.

Пароходъ обходитъ несчастное судно съ навѣтренной стороны; черезъ минуту онъ остановился. При этой остановкѣ пароходъ стало качать сильнѣе чѣмъ во время хода.

— Лодку на воду! скомандовалъ капитанъ.

Высланную лодку съ четырьмя матросами и однимъ изъ помощниковъ капитана нещадно подбрасываетъ на волнахъ. Капитанъ и Сергѣй Сергѣевичъ наклонились надъ вахтеннымъ мостикомъ и, качаясь вмѣстѣ съ пароходомъ, слѣдятъ за работой смѣлыхъ гребцовъ, которые то взлетаютъ на крутыя волны, то опускаются въ пропасть... Лодка съ каждой минутой замѣтно приближается къ злополучному судну. Оттуда машутъ руками два человѣка, привязанные къ остаткамъ разрушенныхъ бурею мачтъ. Они стоятъ на носу судна, а корма его уже совсѣмъ погрузилась въ воду.

— Бѣдные моряки! задумчиво говоритъ капитанъ, и прибавляетъ:—счастлива все-таки ваша доля: мы васъ сейчасъ отогрѣемъ!..

Черезъ двадцать минутъ на пароходѣ появляются новыя лица — турки съ разбитой шкуны. Растерзанные, мокрые, съ исцарапанными коричневыми лицами и окровавленными руками, они служатъ живой иллюстраціей тѣхъ испытаній, которыя пережили въ эту штормовую ночь на своемъ несчастномъ суденышкѣ. Бѣдняги что-то мычатъ, кричатъ не своимъ голосомъ, показываютъ на свои головы и груди и благодарятъ жестами за спасеніе... Попавъ въ теплое помѣщеніе парохода, они тотчасъ, точно снопы, повалились на полъ около машины.

— Ну, слава Богу, дѣло кончено, съ облегченнымъ вздохомъ говоритъ капитанъ Сергѣю Сергѣевичу.

Пароходный телеграфъ звонитъ въ машину и отдаетъ приказаніе капитана: полный ходъ впередъ.

Снѣжинки падаютъ уже совсѣмъ лѣниво. Порывы набѣгающаго вѣтра, недавно еще валившаго съ ногъ, стали мягче. Вѣтеръ потянулъ болѣе ровно, безъ ужасныхъ шкваловъ. Вылетающій изъ трубы дымъ равномѣрнѣе летитъ къ берегу... Легче стало на душѣ...

— Ну, слава Богу, говоритъ капитанъ,—и живыя души спасены и завтра, кажется, дома будемъ!

МОРСКАЯ ЖИЗНЬ.

I.

Бунтъ на кораблѣ.

Бунтъ на кораблѣ случался не только во времена Колумба. Онъ бываетъ и въ наше время и даже по самымъ пустяшнымъ поводамъ. Простая пьяная драка матросовъ иногда приводитъ къ серьезнымъ послѣдствіямъ. Бунтовщикъ въ обстановкѣ корабельной жизни можетъ надѣлать большихъ бѣдъ, если его во время не укротятъ. Бываютъ вооруженные бунтовщики, угрожающіе жизни командира и экипажа. Пожалуйста не подумайте, что подобные разсказы—плоды горячей фантазіи. Ниже мы приведемъ недавніе факты, которые убѣдятъ васъ въ неприкрашенной реальности этихъ словъ.

Морской бытъ — бытъ особый, и никогда не понять его мирному береговому человѣку, вращающемуся въ сферѣ обыденной городской суетолоки. Тамъ, гдѣ сотни жизней среди суровой

стихіи ввѣряются искусству и бдительности одного человѣка, все дѣло въ строгой дисциплинѣ. Задремавшій баковый часовой, не доглядѣвшій встрѣчнаго огня вахтенный начальникъ—могутъ быть виновниками такого крушенія, какого не избыть имъ никакими слезами и наказаніями. А машина судна? Вѣдь это цѣлый сложный міръ, въ которомъ отъ старшаго механика до послѣдняго кочегара или масленщика—всѣ являются отвѣтственными за благополучіе судна и за жизнь пассажировъ. Мыслимы ли нарушенія и упущенія въ подобномъ дѣлѣ—тѣ нарушенія, на которыя мы такъ легко и невинно смотримъ въ обыденной жизни?

Въ судовомъ обиходѣ каждый работникъ, во имя общаго блага, долженъ быть строгимъ исполнителемъ своихъ обязанностей, и благополучіе судна зиждется на неумолимой дисциплинѣ, которую всѣми силами нужно поддерживать. Англичане свято чтутъ эту судовую дисциплину, французы, нѣмцы—тоже. Только мы, русскіе, съ нашими не въ мѣру покладистыми убѣжденіями, съ нашимъ обычнымъ «laissez faire—laissez passer» сильно спасовали въ этомъ отношеніи; мы не только не поддерживаемъ эту спасительную судовую дисциплину, по крайней мѣрѣ въ коммерческомъ флотѣ, но мы даже не караемъ самыхъ возмутительныхъ проступковъ и прямыхъ преступленій, случающихся на судахъ.

Вы желаете доказательствъ? Вотъ они.

Пароходъ «Боржомъ» совершаетъ рейсы между Батумомъ и Одессой, ходитъ также и заграницу. 28 января 1897 г., часу въ первомъ дня, когда «Боржомъ» стоялъ на якорѣ въ Египтѣ, близъ Александріи, приблизительно въ одной верстѣ отъ берега, капитанъ, войдя въ кубрикъ, увидалъ тамъ кочегара Курцмана, который въ пьяномъ видѣ спалъ на койкѣ. Такъ какъ раньше старшій помощникъ капитана Гребенюкъ заявилъ, что этотъ кочегаръ напился пьянъ и не идетъ на работу въ машинное отдѣленіе, то капитанъ вмѣстѣ съ Гребенюкомъ, войдя въ кубрикъ, громко окликнулъ Курцмана по имени, отчего тотъ проснулся, и приказалъ ему немедленно идти на работу въ машинное отдѣленіе. Курцманъ, поднявшись, отправился изъ кубрика въ машинное отдѣленіе, гдѣ производилась тогда разборка и чистка машины. Тамъ онъ проработалъ около получаса времени, а затѣмъ сталъ со всѣми браниться, и, выйдя на палубу, громко обругалъ капитана площадною бранью, требуя немедленнаго разсчета. Капитанъ поручилъ своему помощнику Гребенюку взять Курцмана и посадить его до вытрезвленія въ помѣщеніе подъшкиперской, замѣняющее карцеръ. Помощникъ доложилъ капитану, что чины команды парохода отказываются исполнить его требованіе. Тогда капитанъ собралъ на ютъ боцмана и всю осталь-

ную команду, причемъ сталъ объяснять, что его распоряженія должны быть исполняемы безпрекословно. Тогда два матроса, въ присутствіи всей команды, начали спрашивать у капитана объясненія, по какой причинѣ онъ хочетъ арестовать Курцмана. На это капитанъ отвѣтилъ, что онъ не обязанъ давать имъ объясненій. Тогда боцманъ и матросы оказали ему явное неповиновеніе, объявивъ наотрѣзъ, что требованія его они не исполнятъ и этимъ оказали вліяніе на остальныхъ чиновъ команды, которые стали расходиться съ юта, и требованіе объ арестованіи Курцмана такъ и осталось неисполненнымъ. На слѣдующій день кочегаръ, боцманъ и матросы-зачинщики не принимались вовсе за работу и на предложеніе капитана о работѣ отвѣчали смѣхомъ. Когда же къ пароходу подошла шлюпка съ провизіей, они самовольно вскочили въ шлюпку и приказали везти ихъ къ берегу. Обо всемъ изложенномъ капитанъ парохода «Боржомъ» подалъ заявленіе русскому консулу въ Александріи, добавляя, что одинъ матросъ передъ отъѣздомъ съ парохода говорилъ капитану, что если дѣло не будетъ рѣшено въ пользу бунтовщиковъ, то онъ раздѣлается съ капитаномъ своимъ судомъ.

Не возмутительна ли эта картина? Гдѣ, въ какомъ учрежденіи, имѣющемъ уваженіе къ дисциплинѣ, допустятъ что-нибудь подобное? А между тѣмъ нашъ уголовный судъ, чуждый требова-

ніямъ морского быта и не вникающій въ условія судовой дисциплины, оставляетъ подобные поступки и нарушенія безнаказанными. Мало того, иногда остаются безъ должнаго возмездія еще болѣе вопіющія вещи.

13 апрѣля 1897 г., въ первый день св. Пасхи, пароходъ «Инженеръ Авдаковъ» находился въ плаваніи, входя изъ Атлантическаго океана въ Средиземное море черезъ Гибралтарскій проливъ. По случаю праздника капитанъ парохода распорядился выдать командѣ для разговѣнія двѣ бутылки коньяку, 1/4 ведра вина и разныя закуски и разрѣшилъ всѣмъ свободнымъ отъ дежурствъ на вахтѣ матросамъ и кочегарамъ рано утромъ въ этотъ день разговѣться. Впослѣдствіи оказалось, что чины команды еще въ Ливерпулѣ запаслись къ празднику джиномъ и пивомъ и всѣ они сильно выпили.

Около 9 часовъ утра изъ кубрика, гдѣ матросы разговлялись, услышанъ былъ шумъ; туда отправились оба помощника капитана. Вошедшій первымъ помощникъ Іорги увидѣлъ общую свалку, причемъ одинъ кочегаръ былъ избитъ, и развести дерущихся не было возможности. Матросъ Егоровъ, котораго передъ тѣмъ оба помощника удерживали отъ буйства и ругани, вышелъ изъ кубрика съ ножемъ въ рукѣ, крича: «Иду съ орудіемъ мщенія». Онъ прямо кинулся на площадку, гдѣ находился капитанъ и два его по-

мощника, заявляя, что онъ зарѣжетъ капитана. Капитанъ принужденъ былъ спасаться. Въ это время на палубу вышелъ матросъ Булатовъ, съ которымъ Егоровъ передъ тѣмъ дрался въ кубрикѣ, Егоровъ на него накинулся и причинилъ ему ножемъ три раны въ животъ и въ плечо, отъ которыхъ Булатовъ свалился. Капитанъ приказывалъ чинамъ команды обезоружить Егорова, но они выражали сочувствіе бунтовщику.

Предварительнымъ слѣдствіемъ выяснено было, что капитанъ парохода вообще обращался съ матросами хорошо, не обременялъ ихъ непосильными работами, и что матросъ Егоровъ не имѣлъ никакихъ основаній питать къ нему злобу. По объясненію свидѣтелей, раны, нанесенныя Булатову, были настолько серьезны, что пострадавшаго пришлось оставить въ госпиталѣ, въ Гибралтарѣ.

Если бы подобное происшествіе случилось даже не на кораблѣ, а на берегу, неужели оно рисковало бы остаться не наказаннымъ по всей строгости уголовнаго закона? Я думаю, что нѣтъ. Случись подобное преступленіе въ военномъ быту, судъ далъ бы сильный урокъ виновному въ поученіе всѣмъ остальнымъ подчиненнымъ.

Но что же было въ данномъ случаѣ, чѣмъ окончилось это вопіющее дѣло? А вотъ чѣмъ. Дѣло было направлено въ окружный судъ, но товарищъ прокурора даетъ заключеніе «о пре-

кращеніи уголовнаго преслѣдованія противъ Егорова».

Спрашивается: не расшатываемъ ли мы подобными заключеніями дисциплинарныя основы нашего флота, и не настало ли время, въ видахъ собственной пользы, изъять морскія дѣла изъ вѣдѣнія нашихъ сухопутныхъ судовъ и передать ихъ болѣе близкому къ морской сферѣ военному или военно-морскому суду, который, какъ полноправный и компетентный хозяинъ, гораздо легче, удобнѣе и скорѣе разберется въ морской жизни, во всѣхъ проступкахъ и преступленіяхъ, составляющихъ, какъ видно, полнѣйшую terra incognita для окружнаго суда и тѣмъ паче для мировыхъ судей, коихъ ничто и никогда не обязывало быть знакомыми, хотя бы поверхностно, съ условіями морского быта. Наконецъ, есть еще выходъ изъ теперешняго ненормальнаго положенія—учрежденіе спеціальнаго суда при портовыхъ управленіяхъ, которыя, по близкому своему положенію къ мореходству, имѣютъ всѣ данныя разрѣшать подобныя дѣла легко, быстро и безъ всякой, безусловно непримѣнимой въ морскомъ дѣлѣ, судебной волокиты. Морскія дѣла—дѣла не сложныя, по большей части однообразныя, не требующія кропотливаго и удручающаго письменнаго производства, и они съ громадною пользою могутъ быть рѣшаемы даже устно во время стоянки корабля въ данномъ портѣ.

II.

Какъ сталкиваются пароходы.

Одесскій Окружной судъ. Дѣло о столкновеніи на Черномъ морѣ пароходовъ «Петръ» и «Екатерина», сопровождавшемся гибелью послѣдняго. На скамьѣ подсудимыхъ: помощникъ капитана парохода «Петръ» Дмитрій Чуйковъ, бывшій въ ночь столкновенія на вахтѣ, рулевой Швецъ и капитанъ «Екатерины» г. Орловъ — послѣдній обвиняется въ непринятіи мѣръ къ спасенію людей (впослѣдствіи оправданъ). Чуйковъ—молодой человѣкъ, блондинъ, Орловъ—высокій старикъ, весь сѣдой. Морское дѣло потребовало морской экспертизы: за столомъ экспертовъ — рядъ моряковъ: командиры военныхъ судовъ и пароходовъ Добровольнаго флота.

Дѣло рисуетъ тяжелую морскую драму, происшедшую въ 1899 году при встрѣчѣ пароходовъ около Очемчиръ. «Петръ» врѣзался въ «Екатерину». Какъ выясняется, къ столкновенію привелъ рулевой маневръ «Петра» «право на бортъ», оказавшійся рискованнымъ при близости «Екатерины». Но кто виноватъ въ этомъ маневрѣ? Неподвижно стоявшій на вахтѣ г. Чуйковъ былъ, по его словамъ, утомленъ 72-часовой работой при незначительномъ отдыхѣ и «впалъ», по его выраженію, въ «забытье». Можетъ быть, онъ и со-

всѣмъ заснулъ? Но онъ этого категорически не высказываетъ. Рулевой Швецъ управлялъ пароходомъ по собственному вдохновенію, и какого сорта было это вдохновеніе, — показали результаты маневра. Орловъ, капитанъ «Екатерины», «не мѣнялъ курса»; можетъ быть, оно такъ и слѣдовало по его соображеніямъ, но нельзя отрицать, что лучше было бы уйти отъ бѣды, а не полагаться на благоразуміе противника. Г. Орловъ разсказываетъ, какъ на «Екатерину» быстро надвинулись оба огня «Петра», и какъ послѣдній врѣзался въ корпусъ его парохода. На разстояніи 100 саж. г. Орловъ убѣдился въ неизбѣжности столкновенія. Сто саженъ на морѣ— для идущихъ пароходовъ то же, что пять аршинъ на сушѣ. Мудрено не столкнуться. Проходитъ передъ судомъ длинная фаланга свидѣтелей, рисующихъ много любопытнаго.

Третій помощникъ капитана парохода «Екатерина», г. Казачекъ, бывшій въ ночь столкновенія на вахтѣ, разсказываетъ слѣдующее:

— Мы вышли изъ Очемчиръ въ Поти. Черезъ двадцать минутъ показались въ морѣ огни встрѣчнаго парохода. Я доложилъ капитану, который сейчасъ же вышелъ на площадку. Красный огонь встрѣчнаго парохода, открывшійся слѣва отъ насъ, сталъ пересѣкать нашъ курсъ и перешелъ на правую сторону. Нашъ пароходъ не мѣнялъ курса. Встрѣчный пароходъ приближался.

Нашъ капитанъ собственноручно далъ продолжительный свистокъ, велѣлъ застопорить машину и закричалъ встрѣчному пароходу: «Что вы дѣлаете? Берите лѣво». Сильный ударъ потрясъ пароходъ. Капитанъ скомандовалъ: «Шлюпки спустить и давать помощь пассажирамъ», но вслѣдствіе громаднаго накрененія парохода шлюпки спустить было нельзя. Пароходъ держался на водѣ минутъ 7—8, вода наступала сильно. Служащіе на пароходѣ подавали помощь пассажирамъ, а затѣмъ и имъ самимъ пришлось спасаться, поднимаясь на ванты.

По словамъ свидѣтеля, въ то время, какъ пассажиры спасались въ шлюпкѣ, служащихъ вытаскивали изъ воды. Особенныхъ безпорядковъ и сумятицы при этомъ крушеніи не наблюдалось..

Вахтенный матросъ «Петра» разсказываетъ, что когда шлюпка «Петра» подошла къ мѣсту крушенія «Екатерины», то матросы, принявъ пассажировъ, видѣли плававшихъ въ водѣ офицеровъ «Екатерины». На вопросъ предсѣдателя: кого видѣли? — матросъ указываетъ на свидѣтеля Казачка: «Вотъ и они плавали». Шлюпка съ «Петра» подошла къ корпусу «Екатерины», когда носъ парохода уже погрузился въ воду, оставалась на поверхности только корма. Пассажиры бросались въ шлюпку и въ воду и бросали вещи: въ шлюпку сѣло восемь человѣкъ.

Другія шлюпки уже не успѣли подойти къ «Екатеринѣ»: корма ея погрузилась въ воду.

Въ настоящемъ столкновеніи оказывается много страннаго: переутомленный человѣкъ дежуритъ на вахтѣ парохода, имѣющаго 350 пассажировъ, рулевой дѣйствуетъ безъ контроля и правитъ по вдохновенію, а капитанъ встрѣчнаго парохода, человѣкъ опытный, старый морякъ, не въ мѣру полагается на чужую осторожность. Общее впечатлѣніе такое, что участь довѣрившейся осторожности «Петра» «Екатерины» была въ рукахъ матроса, который и самъ-то не можетъ объяснить суду, почему собственно онъ положилъ руль «право на бортъ». Среди безтолковой игры случайностей въ этой катастрофѣ производитъ свѣтлое, успокоительное впечатлѣніе исполненіе долга нѣкоторыми служащими. Старшій механикъ парохода «Екатерина» Н. А. Ундербергъ во время катастрофы находился въ машинѣ тонувшаго парохода и, несмотря на опасность для жизни, оставался на своемъ посту и продолжалъ работу, застопоривая дѣйствіе машины. Онъ не выходилъ наверхъ, хотя раздавалась команда «спасаться». Матросъ Бутенко, спавшій въ кубрикѣ «Екатерины», былъ разбуженъ свисткомъ парохода и по командѣ «всѣ наверхъ» хотѣлъ выбѣжать изъ кубрика, но было уже поздно: пароходъ погрузился въ воду. Бутенко, находясь въ корпусѣ тонувшаго парохода,

въ водѣ, выплылъ въ сосѣднее отдѣленіе, гдѣ увидалъ отверстіе, черезъ которое онъ и спасся.

Что выяснило дѣло «Петра» и «Екатерины»? Оно рисуетъ, прежде всего, удивительную картину беззаботности. Дежурящій на вахтѣ «Петра» молодой штурманъ, очевидно, крѣпко спитъ, не видя ни встрѣчныхъ огней пароходовъ, ни надвигающейся передъ носомъ опасности столкновенія. Все ночное плаваніе пароходовъ построено на огняхъ, благополучное расхожденіе судовъ на рулевыхъ маневрахъ, но у руля стоитъ простой матросъ, для котораго довольно туманны и рулевые маневры и мѣры предосторожности, и этотъ матросъ самолично правитъ пароходомъ. Капитанъ въ это время спитъ въ своей каютѣ, увѣренный, вѣроятно, что судьба парохода и довѣрившихся ему 350 жизней находится въ опытныхъ рукахъ. Вахтенный помощникъ, проснувшись уже послѣ столкновенія, говоритъ матросу: «Доложи командиру». Экстренныя мѣры, какъ видите, понадобились, чтобы разбудить такое безнадежно-спящее царство. На судѣ рельефно выступила удивительно капризная и печальная игра случайностей: на встрѣчу безотчетно плывущему сонному царству идетъ своимъ курсомъ другой пароходъ съ 12 пассажирами, вахтенный помощникъ котораго слѣдитъ за встрѣчными огнями, капитанъ бодрствуетъ и на докладъ объ огняхъ тотчасъ, совершенно одѣтый,

выходитъ на вахтенный мостикъ и, принимая управленіе пароходомъ, даетъ предостерегающій сигналъ, останавливаетъ машину и энергично кричитъ идущему на него судну: «Что̀ вы дѣлаете? Берите лѣво». Но сонное царство неумолимо ударяетъ въ бортъ, и ни въ чемъ неповинный пароходъ черезъ десять минутъ идетъ ко дну. Нельзя было не согласиться съ прокуроромъ насчетъ «професіональной небрежности» и «преступной неосторожности»: пренебреженіе правилами у иныхъ моряковъ, очевидно, вошло въ рутину. Небрежность и неосторожность являются очень сильными факторами въ морѣ, потому что они парализуютъ всѣ усилія другой стороны. Кто знаетъ морской бытъ, тотъ не можетъ не видѣть контрастовъ среди моряковъ: на ряду съ тружениками, сознающими каждую минуту громадность принятой на себя отвѣтственности, не досыпающими ночей, не доѣдающими и охваченными вѣчной нервной тревогой за судьбу судна и людей, такъ какъ благополучіе плаванія составляетъ ихъ гордость,—вы наблюдаете на судахъ и грубые индиферентные типы, для которыхъ не существуетъ ни нервной тревоги, ни професіональной гордости и для которыхъ исправное плаваніе есть дѣло простой случайности. Эти различныя категоріи моряковъ создались по особымъ причинамъ. Процесы о столкновеніяхъ показываютъ, въ какомъ часто невы-

годномъ свѣтѣ фигурируетъ въ нихъ морская молодежь, занимающая столь важныя на коммерческихъ судахъ должности помощниковъ капитановъ. Старые капитаны въ трудныхъ и крутыхъ обстоятельствахъ все-таки оказываются на высотѣ своей задачи, а молодежь нерѣдко виновата. Не объясняется ли это различнымъ воспитаніемъ стараго и молодого поколѣнія моряковъ? Старые моряки, питомцы военнаго флота или бывшихъ штурманскихъ училищъ, закалялись для морского дѣла въ суровыхъ условіяхъ прежняго Черноморскаго флота; молодые-же моряки иногда поступаютъ на суда безъ особой практической, трудовой подготовки, которой не дали имъ столь шатко и неудовлетворительно поставленные у насъ мореходные классы, нынѣ упраздненные. Намъ приходится тяжело платиться за безсистемность, внесенную мореходными классами въ морское дѣло. Вѣдь послѣднее требуетъ прежде всего строгаго военнаго режима. Старый капитанъ на «Екатеринѣ» не нашелъ себѣ сподвижниковъ и среди команды (бѣгство кочегаровъ), чѣмъ парализовалась польза его правильныхъ, своевременныхъ распоряженій. Какъ не пожалѣть тутъ объ отсутствіи въ морѣ дисциплинированныхъ командъ, въ которыхъ въ трудную минуту все спасеніе. Дисциплину, конечно, не создать капитану: ее надо ввести силою закона. Старые морскіе законы для коммерческаго флота до того устарѣли,

что въ нихъ нѣтъ даже тѣхъ лицъ и тѣхъ должностей, которыя существуютъ въ современномъ паровомъ флотѣ, а есть какой-то давно вымершій «корабельщикъ» паруснаго флота. Судебные морскіе процесы настойчиво указываютъ на необходимость возстановленія дисциплины на кораблѣ, чтобы команда не разбѣгалась при малѣйшей опасности.

Столкновенія въ морѣ, особенно такія возмутительныя и нелѣпыя, какъ натискъ «Петра», могли бы быть предупреждены, между прочимъ, и введеніемъ на морѣ судовой сигнализаціи. При обмѣнѣ сигналами не было бы мѣста недоразумѣніямъ: поданный сигналъ требуетъ отвѣта и сразу видно, гдѣ спятъ и гдѣ бодрствуютъ.

III.

«Кладбище судовъ» на Чорномъ морѣ.

Въ устьяхъ Днѣстра, у береговъ Бессарабіи (Бугазъ) есть предательское мелководное мѣсто, считающееся «кладбищемъ судовъ». Послѣднія въ непогоду и туманъ попадаются здѣсь въ ловушку. Суда сносятся на приднѣстровскія отмели морскимъ теченіемъ, которое наблюдается при сильныхъ Нордостовыхъ вѣтрахъ, выгоняющихъ массу воды изъ Каркенитскаго залива и Днѣпровскаго лимана. Въ Цареградскомъ гирлѣ Днѣ-

стра одно время существовалъ постоянный красный огонь, предупреждавшій суда о грозящей имъ опасности, но въ 1902 году красный огонь былъ снятъ; на Цареградскомъ берегу появился новый большой маякъ съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ (третьяго разряда), прерываемымъ красными и бѣлыми проблесками, однако, очень мало замѣтными, почти неуловимыми во время тумана.

Въ Ноябрѣ 1902 года большой почтовый пароходъ Русскаго общества пароходства и торговли, «Императоръ Николай II», возвращался изъ Александрійскаго рейса въ Одессу въ адскую погоду: непроглядный туманъ закрывалъ все море и подвигаться впередъ приходилось медленно, съ величайшей осторожностью. Этотъ пароходъ, не видя очертаній береговъ и огней, попалъ къ Бугазскому берегу и сталъ на мель. Онъ поломалъ себѣ руль и лишенъ былъ возможности самостоятельно двигаться дальше. Тѣмъ временемъ жестокій туманъ смѣнился ураганомъ; волны громадной силы били пароходъ, хлестали черезъ высокую трубу, два пароходныхъ трапа были сломаны волненіемъ и снесены въ море. Устойчивый, прочный пароходъ упорно боролся съ яростными натисками волнъ и не давалъ течи. При адской силѣ шторма нельзя было поручиться, однако, за счастливый исходъ этой борьбы со стихіей. Задулъ Нордъ, вода около Бугаза стала падать и пароходъ совсѣмъ застрялъ на мели.

На пароходѣ все время держали сигналы о бѣдствіи, однако, въ теченіи полутора сутокъ не подоспѣвало ни откуда помощи, хотя всего въ 200 саженяхъ отъ мѣста происшествія была Цареградская спасательная станція. Станція эта, какъ потомъ оказалось, пыталась было подать помощь и высылала гребные катера, но огромное волненіе дѣлало невозможнымъ подходъ катеровъ къ пароходу. Неизвѣстно чѣмъ бы кончилась эта страшная морская драма, если бы среди экипажа парохода не нашлись смѣльчаки, которые, несмотря на явную опасность, вызвались переправиться на берегъ и дать знать о несчастіи. Помощникъ капитана парохода Н. Г. Попандопуло и восемь человѣкъ матросовъ выѣхали на спасательномъ ботѣ къ берегу, предварительно простившись съ товарищами и приготовившись даже къ смерти. Страшные буруны кипѣли вокругъ пловцовъ, подбрасывали и заливали лодку, но взятые мѣшки съ масломъ, укрощая силу волнъ, спасли ботъ отъ гибели и онъ былъ выброшенъ вмѣстѣ съ людьми на бессарабскій берегъ. Прозябшіе, полунагіе, обледенѣлые смѣльчаки-герои хлопотали о помощи, но достигнуть чего-нибудь было не легко. Послать телеграмму въ Одессу не представлялось возможности, такъ какъ телеграфъ бездѣйствовалъ вслѣдствіе случившагося въ эту ужасную погоду обледенѣнія и разрыва телеграфныхъ проволокъ и паденія столбовъ. Н. Г. Попандопуло,

[illegible] воемъ д[illegible] сильно [illegible] [illegible] въ теченіи полусутокъ [illegible] мало откуда помощи, [illegible] отъ мѣста крушенія былъ [illegible] спасательная станція. [illegible] [illegible] [illegible] непрерывные катера [illegible] невозможнымъ подходъ катеровъ [illegible]. Неизвѣстно чѣмъ бы кончилась эта [illegible] морская драма, если бы среди [illegible] [illegible] не нашлись смѣльчаки, которые, не [illegible] на явную опасность, вызвались [illegible] на берегъ и дать знать о несчастіи [illegible] [illegible] парохода Н. Г. [illegible] [illegible] матросовъ выѣхали на спасатель[illegible] [illegible] къ берегу, предварительно простившись съ товарищами и приготовившись даже къ [illegible]. Страшные буруны кидали вокругъ [illegible] [illegible] и заливали лодку, но взятые [illegible] съ масломъ, укрощая силу волнъ, спасли [illegible] отъ гибели и онъ былъ выброшенъ вмѣстѣ [illegible] людьми на бессарабскій берегъ. Промокшіе [illegible] [illegible], обледенѣвшіе смѣльчаки-герои хлопотали [illegible] помощи, но достигнуть чего нибудь было [illegible]. Послать телеграмму въ Одессу не представлялось возможности, такъ какъ телеграфъ бездѣйствовалъ вслѣдствіе случившагося въ эту [illegible] погоду обледенѣнія и разрыва телеграфныхъ проволокъ и паденія столбовъ. Н. Г. Попандопуло

Въ открытомъ морѣ.

не оправившись еще отъ испытаній переправы, прозябшій, обледенѣлый, выѣхалъ на лошадяхъ въ Одессу. За часъ передъ его прибытіемъ въ Одессу пріѣхалъ одинъ аккерманскій житель, также сообщившій о несчастіи съ пароходомъ. Только энергія этихъ лицъ и помогла дѣлу. На другой день изъ Одессы была прислана помощь въ видѣ нѣсколькихъ рабочихъ и грузовыхъ пароходовъ и одесскаго ледокола, которые принялись облегчать положеніе бѣдствовавшаго парохода и стаскивать его съ мели. Двух-дневныя усилія работавшихъ пароходовъ увѣнчались успѣхомъ, и пароходъ, вмѣстѣ со всѣми находившими на немъ людьми, благополучно снялся съ мели и былъ приведенъ въ Одесскій портъ.

Настоящій случай наводитъ на размышленія: морская безпомощность иногда совсѣмъ ужасна. Бѣдствующій пароходъ, даже нѣзначительно удаленный отъ берега, не въ состояніи дать вѣсти о себѣ и вытребовать помощь. Какъ быть? Практика не разрѣшила еще вопросовъ вѣрнаго обезпеченія сношеній судна съ берегомъ при особенно тяжкихъ обстоятельствахъ. Нѣкоторую пользу можно бы ожидать въ этихъ случаяхъ отъ голубиной почты, которая по большей части можетъ установить сообщеніе, но почтово-голубиный спортъ, къ сожалѣнію, не получилъ еще у насъ полнаго развитія и примѣненія къ морскимъ надобностямъ. Другое средство

сообщенія съ берегомъ—это новый безпроволочный телеграфъ; это средство вѣрное и прекрасное, но онъ пока дѣлаетъ у насъ первые шаги. Опыты, произведенные въ военномъ флотѣ, показали возможность отчетливыхъ переговоровъ находящагося въ морѣ корабля съ удаленными береговыми станціями. Къ сожалѣнію, у насъ нѣтъ еще сѣти береговыхъ станцій, и въ то время, какъ Америка переговаривается черезъ океанъ, наши опыты очень миніатюрны. Телеграфированіе на разстояніи, когда оно разовьется, окажетъ безъ сомнѣнія громадныя услуги нашему морскому дѣлу.

IV.

Подвигъ «Трувора».

Въ 1903 году всю Европу облетѣла вѣсть о подвигѣ русскаго парохода «Труворъ» (Русск. общ. пар. и торг.), спасшаго французскую команду и пассажировъ съ погибшаго парохода «Адмиралъ Гвидонъ», которымъ было отказано въ помощи англійскими пароходами. Катастрофа съ «Адмираломъ Гвидономъ» и испытанія, пережитыя въ теченіи полутора мѣсяца его командой и пассажирами представляютъ, по своей трагичности, одну изъ самыхъ тяжелыхъ страницъ въ морскихъ лѣтописяхъ. Измученные опасностью, истерзанные лишеніями люди могли погибнуть въ волнахъ Аравійскаго моря, если бы не великодушная по-

мощь русскихъ моряковъ. Многими своими деталями это происшествіе положительно похоже на сказку. Удачное спасеніе 56 людей, бывшихъ въ крайне критическомъ положеніи, выростаетъ въ блестящій и радостный апоѳеозъ этой страшной морской драмы.

Пароходъ «Адмиралъ Гвидонъ» былъ типичный океанскій пароходъ, поднимавшій 6,000 тоннъ груза. Онъ имѣлъ величественную внѣшность; въ Марсели, впрочемъ, откуда онъ совершалъ свои рейсы, можно видѣть не мало такихъ огромныхъ пароходовъ, курсирующихъ между портами Европы, Азіи и Америки.

Пароходъ «Адмиралъ Гвидонъ» сдѣлался въ пути жертвой огня. Совершая обычный рейсъ изъ Франціи въ порты Индо-Китая, онъ въ 40 миляхъ къ Востоку отъ острова Сокотора въ открытомъ морѣ, при очень сильномъ муссонѣ и бушевавшемъ штормѣ, былъ охваченъ пламенемъ. Огонь показался изъ трюма, гдѣ были сложены аптекарскіе товары. Принятыя мѣры къ тушенію пожара, закрытіе всѣхъ люковъ и отверстій, заливаніе водой горящихъ помѣщеній—мало помогли дѣлу. При штормовомъ вѣтрѣ пожаръ разростался и цѣлый огненный адъ кипѣлъ на пароходѣ. «Адмиралъ Гвидонъ» пытался укрыться гдѣ-нибудь. Сначала рѣшено было идти къ сѣвернымъ берегамъ острова Сокотора, но противный штормъ и увеличивавшійся отъ вѣтра пожаръ

мѣшали исполненію этого плана, и пароходъ выбралъ иной путь. Ночью послѣдовалъ взрывъ, разрушившій спардекъ, штурманскую и капитанскую рубки, рулевую и вахтенный мостикъ, на которомъ въ это время находились капитанъ парохода, г. Логръ, два его помощника и рулевой. Всѣ они, взлетѣвъ на воздухъ, какимъ-то чудомъ опять упали на обломки того-же разрушеннаго мостика и, оттуда, съ большимъ трудомъ и опасностью, цѣпляясь за снасти, перебрались на корму парохода. При паденіи рулевой получилъ сильные ушибы и вмѣстѣ съ остальными пролежалъ нѣкоторое время въ обморочномъ состояніи. При взрывѣ, полагаютъ, погибъ одинъ человѣкъ изъ команды, котораго впослѣдствіи не досчитались. Середина парохода представляла собой пылающій вулканъ.

Снускаясь по вѣтру, «Адмиралъ Гвидонъ» искалъ спасенія у Аравійскаго берега. Скоро двѣ трети парохода были въ пламени, все обѣщало гибель, люди боролись съ опасностью до послѣдней крайности; кочегары работали въ машинѣ по поясъ въ водѣ среди раскаленныхъ до красна стѣнъ. Громаднымъ волненіемъ пароходъ заливало, и онъ опасно накренился на одну сторону. Спасательныя средства погибли, шлюпки частію сгорѣли, частію были разбиты волнами, и оставались цѣлыми только двѣ небольшія шлюпченки, въ помощь которымъ командой наскоро сколочены

были два плота для спасанія людей. Гибель казалась неотвратимой. Къ счастью въ гротъ-трюмѣ у кормовой переборки былъ сложенъ кирпичъ, остановившій на нѣкоторое время дѣйствіе огня и мѣшавшій ему распространяться къ кормѣ, что и было одной изъ причинъ того, что люди уцѣлѣли.

Послѣ 72 часовъ мучительнаго пути среди пламени, дыма и свирѣпаго шторма пароходу удалось выброситься на пустынный Аравійскій берегъ въ заливѣ Хоріа-Моріа. Здѣсь пассажиры и команда ощутили твердую почву подъ ногами, но начались новыя испытанія: они бѣдствовали вслѣдствіе недостатка хорошей питьевой воды и въ теченіи около пятнадцати дней находились подъ опасеніемъ какихъ-либо враждебныхъ дѣйствій со стороны окружившихъ пароходъ дикарей, которые стали грабить судно. Черезъ 15 дней подоспѣла помощь со стороны Мербатскаго шейха; послѣдній, узнавъ о крушеніи парохода, прибылъ изъ Мербата на мѣсто катастрофы, находившееся въ разстояніи пяти дней пути отъ его резиденціи, и оказалъ вниманіе несчастнымъ путешественникамъ, далъ имъ часовыхъ для охраны и затѣмъ позаботился о предоставленіи лодокъ-ботовъ, на которыхъ команда и пассажиры могли бы пробраться изъ пустыннаго аравійскаго угла въ портъ Маскатъ или попасть въ морѣ на какой-нибудь мимо идущій пароходъ.

Послѣ злополучнаго пребыванія въ Аравіи, 56 несчастныхъ путешественниковъ попали въ новую бѣду: набитые, какъ сельди въ бочки, въ три небольшіе, открытые безпалубные бота, они въ теченіи пяти дней безпомощно носились по морю въ ожиданіи встрѣчнаго парохода. При томъ состояніи, въ которомъ находились боты, большое волненіе или сильный шквалъ могли повлечь гибель людей. Вода въ ботахъ была на исходѣ, скудная провизія грозила истощиться, и людямъ представлялись одинаково вѣроятными какъ гибель въ морѣ, такъ и голодная смерть.

Проходившіе мимо два англійскіе парохода отличились подвигами замѣчательной жестокости. Первый, названіе котораго неизвѣстно, даже не остановился около ботовъ, несмотря на поднятые на нихъ сигналы о бѣдствіи. Другой англійскій пароходъ «Афганистанъ», подъ командой капитана Гудсона, не пожелалъ взять несчастныхъ и послѣ короткой остановки у одного изъ ботовъ, далъ полный ходъ впередъ и скрылся, оставивъ людей на произволъ стихіи. Что они пережили въ это время—можно себѣ представить!

Пароходъ «Труворъ» Русскаго общества пароходства и торговли, слѣдовавшій изъ Персидскаго залива въ Россію, подъ командою капитана Б. А. Венгржиновскаго, узналъ о катастрофѣ съ французскимъ пароходомъ находясь въ Маскатѣ, гдѣ въ полученныхъ французскихъ газетахъ сооб-

щалось о безвѣстно пропавшемъ пароходѣ и сообщались фамиліи лицъ, отплывшихъ изъ Франціи на этомъ пароходѣ и считавшихся уже погибшими.

На пароходѣ «Труворъ» не знали, гдѣ именно погибъ французскій пароходъ, но, пройдя мысъ «Ras Fartak», увидѣли въ 8 часовъ утра въ Аравійскомъ морѣ два бота подъ парусами. Боты находились въ пустынной части моря.

Капитанъ «Трувора» Б. А. Венгржиновскій въ недалекомъ разстояніи ясно разглядѣлъ на ботахъ много людей, одѣтыхъ въ европейское платье. Среди нихъ были дама и двѣ дѣвочки. Онъ догадался, что это люди съ парохода «Адмиралъ Гвидонъ». На ботахъ были подняты сигналы о бѣдствіи, на реяхъ развѣвались французскіе флаги. Въ морѣ была въ это время крупная мертвая зыбь.

Б. А. Венгржиновскій распорядился немедленно принять мѣры къ спасенію людей. Пароходъ «Труворъ» подошелъ совсѣмъ близко къ ботамъ. Когда онъ остановился около нихъ, одинъ изъ находившихся въ ботахъ людей, какъ потомъ оказалось, капитанъ погибшаго французскаго парохода, г. Логръ, спросилъ у капитана русскаго парохода:

— Возьмете ли вы насъ?

Послѣ отказа со стороны англійскихъ пароходовъ, бѣдные путешественники уже не надѣялись на помощь.

Б. А. Венгржиновскій отвѣтилъ полнымъ согласіемъ взять людей, и пассажиры были благополучно приняты на бортъ «Трувора».

— Я удивился вашему вопросу: возьмете ли вы насъ? сказалъ потомъ г. Венгржиновскій французскому капитану.

Г. Логръ и всѣ спасшіеся разсказали тогда о пережитыхъ тяжелыхъ испытаніяхъ и безпомощности, не тронувшей англичанъ. Съ двухъ ботовъ было принято на «Трувора» 36 человѣкъ, по 18 съ каждаго бота. Капитанъ г. Логръ сообщилъ г. Венгржиновскому, что въ морѣ находится еще третій ботъ, тоже съ 18 людьми, которыхъ они потеряли изъ виду еще 30 часовъ тому назадъ до встрѣчи съ «Труворомъ».

Г. Венгржиновскій рѣшилъ отыскать этотъ третій ботъ и спасти находившихся въ немъ людей. «Труворъ» отправился на поиски.

Поиски эти продолжались до вечера, когда былъ найденъ затерявшійся ботъ и послѣдніе 18 человѣкъ были приняты на «Трувора».

Г. Венгржиновскій вручилъ капитану г. Логръ 2250 франковъ для отсылки вознагражденія въ Аравію за боты, предоставленные великодушнымъ Мербатскимъ шейхомъ.

Надо ли говорить о той безграничной радости, которая охватила всѣхъ несчастныхъ путешественниковъ, когда они очутились на гостепріимной палубѣ русскаго парохода. Не было конца

изъявленіямъ благодарности Б. А. Венгржиновскому и всему экипажу парохода за спасеніе этихъ 56 жизней. По прибытіи «Трувора» изъ рейса въ Одессу, съ разныхъ концовъ Франціи приходили благодарственныя письма командиру и экипажу «Трувора» со стороны лицъ, дождавшихся возвращенія домой своихъ родныхъ и близкихъ, которыхъ во Франціи считали погибшими.

Велика заслуга русскаго парохода, но достоинъ величайшей похвалы и капитанъ «Адмирала Гвидона» г. Gustave Logre, который безъ компаса, съ разбитымъ штурваломъ и безъ всякихъ навигаціонныхъ инструментовъ и картъ сумѣлъ довести горѣвшій и тонувшій пароходъ въ ту часть Аравійскаго моря, гдѣ раньше ему не приходилось плавать, и гдѣ онъ, однако, сумѣлъ спасти погибавшихъ людей. Предоставляемъ лицамъ, хотя сколько-нибудь знакомымъ съ моремъ, судить о томъ, что долженъ былъ испытывать капитанъ г. Логръ, попеченію котораго было ввѣрено столько жизней.

Въ русско-японскую войну 1904 года французы отплатили намъ за геройскій подвигъ «Трувора» спасеніемъ русскихъ людей, матросовъ и офицеровъ съ русскихъ военныхъ судовъ «Варяга» и «Корейца», когда послѣдніе похоронили себя въ морскихъ пучинахъ. Этихъ людей, приня-

тыхъ на бортъ французскимъ крейсеромъ «Паскалемъ», доставилъ на берегъ крейсеръ «Адмиралъ Гвидонъ»—носящій то же имя, что и погибшій французскій пароходъ, команда котораго была спасена русскимъ «Труворомъ».

ПО БЕССАРАБІИ.

I.

Южная Бессарабія.

Щедро одаренная природой, Бессарабія бѣдна путями сообщенія. Въ прилегающей къ Черному морю южной Бессарабіи самое тяжелое и удручающее бездорожье. Напримѣръ, въ Аккерманскомъ уѣздѣ нѣтъ ни одного шоссе. Городъ Аккерманъ нѣсколько лѣтъ назадъ собирался шоссировать городскія улицы, но и то остановился, увидѣвъ, что это поглотитъ весь его бюджетъ, не превышающій 60 тыс. руб. Край отрѣзанъ бездорожьемъ отъ Новороссіи и даже отъ своего вывозного порта—Одессы. Единственнымъ средствомъ грузового сообщенія служатъ мелководныя баржи и такіе же пароходы, входящіе въ Днѣстровскій лиманъ. Это сообщеніе практикуется лѣтомъ, да и то лишь въ хорошую по-

году. Аккерманъ, этотъ центръ южной Бессарабіи, упалъ и обѣднѣлъ послѣ войны 1877—78 г. Съ присоединеніемъ къ Россіи Дунайскаго побережья и Измаила, часть хлѣбныхъ грузовъ, направлявшихся прежде на Аккерманъ, пошла на Измаилъ, гдѣ, вслѣдствіе глубины Дуная, условія лучше, чѣмъ въ Аккерманѣ. Тамъ хлѣбъ безпрепятственно грузится на иностранные пароходы. Хлѣбный отпускъ Аккермана упалъ на 2 мил. пуд. Конечно, будь у Аккермана желѣзная дорога на Одессу, онъ несомнѣнно отправлялъ бы по ней 5 милл. пуд. своего разнороднаго вывоза — тяготѣющаго къ Одесскому порту.

Аккерманскій уѣздъ, представляющій главную житницу южной Бессарабіи, даетъ, даже при среднемъ урожаѣ, до 2 милл. четвертей разнаго рода хлѣба. Сосѣднія нѣмецкія колоніи (Шаба) даютъ около $2^1/_2$ милл. ведеръ вина. За Аккерманомъ занимаютъ по торговлѣ главное мѣсто Тарутино, Арцизъ, Татарбунары, торгующіе, кромѣ хлѣба, скотомъ и мѣстными издѣліями.

Съ восьмидесятыхъ годовъ, подъ вліяніемъ нѣсколькихъ неурожайныхъ лѣтъ, въ населеніи Бессарабіи замѣчается наклонность расширять, вмѣсто хлѣбныхъ посѣвовъ,—виноградники и, дѣйствительно, площадь виноградныхъ садовъ какъ будто увеличивается. Хлѣбъ при засухахъ плохо родится, а для виноградниковъ довольно одного-двухъ дождей. Бессарабское виноградарство изо-

бильно снабжаетъ югъ Россіи дешевыми натуральными винами. Если бы у насъ привилось разведеніе американскихъ лозъ, не боящихся филоксеры, то бессарабское винодѣліе положительно не знало бы себѣ конкурентовъ, по крайней мѣрѣ на югѣ и юго-западѣ Россіи.

Въ общей картинѣ Бессарабія, даже и южная ея полоса—край дѣятельный, съ развитой сельско-хозяйственной промышленностью, но его губитъ бездорожье. Не разъ возникали проэкты соединенія Аккермана и южной Бессарабіи рельсовымъ путемъ съ Одессой и съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, но, кромѣ обманутыхъ надеждъ, изъ всѣхъ попытокъ ничего не выходило. Еще въ 1882 году, сельскія общества Бессарабіи Тарутинское, Арцизское, Теплицкое и Малоярославецкое своими мірскими приговорами выразили готовность безвозмездно дать изъ своихъ владѣній землю подъ желѣзную дорогу. Тогда проэктировалась желѣзнодорожная линія отъ Лейпцигской станціи Бендеро-Галацкой дороги черезъ Тарутино, Арцизъ, Татарбунары, Тузлы; Аккерманъ выговаривалъ себѣ вѣтвь. Въ 1893 году образовалось Бельгійское общество съ капиталомъ въ 1.200,000 рублей, которое предполагало соединить Аккерманъ съ Одессой черезъ мѣст. Овидіополь, (на берегу Днѣстровскаго лимана). Потомъ подобную же цѣль преслѣдовало Общество подъѣздныхъ путей. Но несмотря на всѣ

благіе проэкты. Аккерманъ по прежнему безпомощно взираетъ на противоположный берегъ лимана, за которымъ скрытъ его портъ.

Въ прежніе годы нужды южной Бессарабіи въ значительной мѣрѣ удовлетворялись работавшей на Днѣстрѣ грузовой флотиліей Русскаго Общества пароходства и торговли. Но Днѣстръ такъ обмелѣлъ, что обществу пришлось закрыть эту линію. Одно время предполагалось углублять Днѣстровскій лиманъ и даже достигнуть глубины, достаточной для входа въ лиманъ иностранныхъ пароходовъ, но эти проэкты такъ и оставлены. Поплававъ теперь по Днѣстровскому лиману, во-очію убѣждаешься въ томъ, что край отрѣзанъ отъ моря. Впрочемъ, проэкты углубленія лимана и устройства Аккерманскаго порта не забыты и они отъ времени до времени выползаютъ на свѣтъ Божій.

II.

Аккерманъ и колоніи.

Есть на Руси захолустья, гдѣ, на первый взглядъ, нѣтъ никакой жизни. Уединенный обыватель смотритъ изъ своего дома въ тусклое оконце на копающихся въ грязи свиней и нагихъ ребятишекъ, помѣчаетъ въ календарѣ, когда открылась весна и когда выпалъ первый снѣгъ, и, отходя ко сну, ежедневно думаетъ: «слава Богу, и день прошелъ!» Словно гора съ плечъ свалилась съ от-

ходомъ въ вѣчность этого лишняго дня, являющагося столь тяжелой обузой для обитателя сонаго захолустья. Тамъ гдѣ-то вдалекѣ кипитъ жизнь, люди для чего-то суетятся, а здѣсь тишь и гладь, скучная дремота вѣчно сѣрой, вѣчно однообразной жизни. И завтра и послѣ-завтра копающіяся въ грязи свиньи будутъ служить единственной утѣхой и развлеченіемъ для досужаго обывателя. Изрѣдка проѣдетъ хохлацкій обозъ съ тонущими въ пескѣ волами, еще рѣже продребезжитъ помѣщичій тарантасъ. Тишина великая, подавляющая, переносящая мысль къ вѣчной тишинѣ загробнаго міра. Задумчивый обыватель спитъ крѣпкимъ и тяжелымъ сномъ безъ надежды на скорое пробужденіе, съ нимъ спитъ цѣлый городъ. Такова физіономія Аккермана.

Вотъ передъ вами широкая водная равнина Днѣстровскаго лимана, переливающаго на солнцѣ всѣми цвѣтами радуги. Какой просторъ, какая благодать!.. Но, увы, по всей равнинѣ, изъ конца въ конецъ, не видно ни одной корабельной мачты, ни одной пароходной трубы. На берегу—небольшіе признаки коммерческой дѣятельности въ видѣ паровой мельницы и нѣсколькихъ бочекъ мѣстнаго вина, приготовленнаго къ отправкѣ въ Одессу.

Хлѣбные грузы съ великимъ трудомъ сплавляются въ ту же Одессу. Накладные расходы

велики и поглощаютъ тѣ выгоды, которыя, при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, оставались бы отъ хлѣбной торговли на берегу.

Край спитъ. Здѣсь почти не нарождаются какія-нибудь новыя отрасли дѣятельности, кромѣ тѣхъ, которыя завѣщаны стариной. И долго еще суждено спать захолустьямъ южной Бессарабіи, видя во снѣ заманчивые проэкты къ поднятію благосостоянія края.

Благодаря своей изолированности, Бессарабія многими особенностями своего быта похожа на какую-то дореформенную страну. Хотя она давно перестала служить пріютомъ бѣглыхъ и безпаспортныхъ, какъ это было при крѣпостномъ правѣ, но и теперь въ ней встрѣчаются дореформенные люди, отсталые и закоренѣлые раскольники, приверженцы такихъ сектъ и толковъ, которыхъ уже не найдешь въ остальной Россіи. Въ самомъ дѣлѣ, слышали ли вы о такихъ сектантахъ, какъ мѣстные «дырявые», «повальцы» и т. под. нелѣпыя секты? Все это остатки невозвратнаго прошлаго. Пятьдесятъ лѣтъ назадъ въ Бессарабіи была масса скрывавшихся отъ помѣщиковъ и властей бѣглыхъ крѣпостныхъ; они проживали въ ней по паспортамъ давно умершихъ лицъ. Говорятъ, что въ какомъ-то бессарабскомъ мѣстечкѣ по документамъ оказалось, что за сто лѣтъ тамъ никто не родился и не умеръ. Документъ умершаго переходилъ ко вновь

прибывшему бѣглецу, который и жилъ за его счетъ. Не безопасны тогда были дороги въ Бессарабіи, на которыхъ грабили, подозрительны были шинки и корчмы, въ которыхъ торговали хитрые головорѣзы изъ молдаванъ. Масса преданій и разсказовъ о старинѣ ходитъ по южной Бессарабіи. Много преданій связано съ живописной Генуэзской крѣпостью Аккермана. Эта крѣпость теперь—рядъ величественныхъ руинъ: зубчатыхъ стѣнъ, башенъ, каменныхъ утесовъ, раскинувшихся на возвышенномъ берегу широкаго днѣстровскаго лимана. Съ крѣпости открывается красивый видъ на семиверстную площадь лимана и на противоположный овидіопольскій берегъ. Стѣны крѣпости круто высятся надъ зеленоватыми водами лимана, которыя жестоко подмываютъ ихъ. Здѣсь образуются своеобразныя падающія башни, громадные утесы низко склонились надъ водой, грозя вотъ-вотъ совсѣмъ погрузиться въ лиманъ. Аккерманская крѣпость составляетъ въ своемъ цѣломъ богатѣйшій остатокъ старины; съ одной изъ внутреннихъ башенъ крѣпости связываютъ воспоминаніе о Пушкинѣ, бывшемъ здѣсь въ 1821 году. Крѣпость ветшаетъ, вывѣтривается и разрушается и, къ сожалѣнію, некому позаботиться о поддержкѣ ея. Городъ Аккерманъ не имѣетъ средствъ, а одесское общество исторіи и древностей, которому передали было крѣпость, отказалось отъ нея, кажется, по той же причинѣ.

Необходимо, чтобы на этотъ памятникъ древности обратили вниманіе столичные археологи и нашли бы средства къ его возможному поддержанію. Въ Аккерманѣ говорятъ о кладахъ, будто бы зарытыхъ на территоріи крѣпости, о найденныхъ здѣсь котелкахъ, полныхъ золота, и даже о выходящихъ по ночамъ привидѣніяхъ, которыя, однако, связаны съ имѣющими историческій смыслъ легендами. Совершенно уединенная, обнесенная глубокимъ, обложеннымъ камнемъ, рвомъ (когда-то затоплявшимся водою, съ наводкой черезъ ровъ подъемнаго моста), живописная аккерманская крѣпость является уголкомъ, окруженнымъ большой таинственностью. Мѣстныя преданія, можетъ быть, еще и не подслушаны историками. Кромѣ крѣпости, однимъ изъ замѣчательныхъ памятниковъ старины въ Аккерманѣ служитъ греческая церковь св. Іоанна Предтечи и часовня Ивана Сычавскаго. Обѣ онѣ находятся на берегу лимана, недалеко отъ пароходной пристани. Церковка составляетъ тысячелѣтнюю древность. Въ позднѣйшіе годы она подновлена, перестроена и расширена; при ней хранится историческій камень, которому, какъ увѣряютъ аккерманцы, 1730 лѣтъ. Иванъ Сычавскій — умершій мученическою смертью греческій мореплаватель, память котораго свято чтитъ мѣстное греческое населеніе. Онъ былъ погребенъ на мѣстѣ нынѣшней часовни, въ которой заклю-

чена частица его мощей. На стѣнахъ часовни—изображенія, рисующія жизнь Ивана Сычавскаго, заключеніе его турками въ темницу, истязанія и казнь.

Бессарабія чрезвычайно смѣшанный по составу населенія край, что замѣтно здѣсь и въ селахъ и въ городахъ. Кромѣ малороссовъ и молдаванъ, въ Бессарабіи не мало пришлыхъ колонистовъ и евреевъ. Въ маленькомъ Аккерманѣ пестро перемѣшаны всѣ эти элементы. Видная роль принадлежитъ здѣсь обрусѣвшимъ, вслѣдствіе долгой жизни въ Россіи, грекамъ, которые играютъ значительную роль въ промышленной и торговой жизни города. А Аккерманъ и его уѣздъ имѣютъ свою разнообразную промышленность. Здѣсь находятся многочисленныя мельницы: паровыя (до ста), конныя и вѣтряныя, маслобойни, нѣсколько сукновальныхъ и прядильныхъ фабрикъ и гончарныхъ заводовъ. Въ нѣмецкихъ селахъ Аккерманскаго уѣзда развито кузнечное, колесное ремесло и производство особыхъ фургоновъ на желѣзныхъ осяхъ, которые доставляются для сбыта на базары въ Арцизъ, Тарутино и въ Аккерманъ, откуда они расходятся не только по Бессарабіи и сосѣднимъ Херсонской и Таврической губерніямъ, но отчасти идутъ и въ Молдавію. Въ Тарутинѣ и Арцизѣ раза два въ мѣсяцъ бываютъ большіе базары, на которые съѣзжаются торговцы изъ разныхъ уѣздовъ Бессарабіи, ближнихъ губерній и даже

изъ-за границы; въ Тарутинѣ есть большіе купеческіе магазины съ годовымъ оборотомъ въ сотни тысячъ рублей. Городъ Аккерманъ, отпуская хлѣбъ и вино, получаетъ изъ Одессы каменный уголь, десятки тысячъ пудовъ желѣза и мануфактурные и колоніальные товары. Однако, Аккерманъ бѣденъ. Много вреда принесло ему выдѣленіе въ отдѣльныя единицы предмѣстій: посада Папушоя, находящагося рядомъ съ Аккерманомъ и имѣющаго 10 тыс. жителей, Турлакъ и Шабы (6 тыс. жителей). Аккерманское городское общественное управленіе стѣснено ужасно Это обстоятельство побудило нѣсколько лѣтъ назадъ городъ Аккерманъ хлопотать о необходимомъ «возсоединеніи» предмѣстій съ городомъ.

Какъ въ Бессарабіи, такъ и въ сосѣдней Херсонской губерніи есть большія и богатыя колоніи. Въ первой находятся болгарскія колоніи, въ которыхъ развито виноградарство и выдѣлка хорошаго мѣстнаго вина. Это вино почти не поступаетъ въ продажу и потребляется самими колонистами, привыкшими къ извѣстному комфорту. Колонисты народъ трезвый, воздержный и трудолюбивый, по зажиточности иные болгары превосходятъ нѣмцевъ-колонистовъ. Нѣмцы колонисты особенно замѣтны въ сосѣднемъ Одесскомъ уѣздѣ; крупныя нѣмецкія колоніи Одесскаго уѣзда похожи на города. Въ Гроссъ-Либенталѣ, мимо котораго лежитъ сухопутная дорога изъ Аккермана въ

Одессу, существуетъ своеобразный сельскій банкъ, дѣлающій не малые обороты. Это ссудо-сберегательное товарищество открыло свои дѣйствія въ 1885 году при 22 членахъ, при чемъ общій годовой оборотъ былъ 705 руб. Позже въ товариществѣ было 380 членовъ и общій оборотъ разросся до 40 тыс. руб. Дѣйствія товарищества распространяются на девять селеній Гроссъ-Либентальской волости, селенія Фрейденталь и Александровку. Кромѣ банка, въ Гроссъ-Либенталѣ есть другое незаурядное въ сельской жизни учрежденіе—богадѣльня съ пріемнымъ покоемъ и аптекой, устроенныя мѣстнымъ пасторомъ на добровольныя пожертвованія. Въ нашихъ русскихъ деревняхъ, къ сожалѣнію, дѣло призрѣнія поставлено плохо. Хотя община по закону и обязана призрѣвать сирыхъ и убогихъ, но обязанность эта не исполняется, всюду замѣтно нищенство, и несчастнымъ старикамъ и увѣчнымъ приходится особенно тяжело въ неурожайные годы.

III.

Кишиневъ.

Кишиневъ — эта столица Бессарабіи — понемногу растетъ и съ годами хорошѣетъ. Зимой видъ города болѣе унылый, но лѣтомъ, благодаря массѣ зелени, Кишиневъ не лишенъ привлекательно-

сти. Здѣсь «лирой сѣверной пустыни оглашая», когда-то скитался Пушкинъ. На кишиневской «Инзовой горѣ» лѣтъ тридцать тому назадъ красовались развалины дома двадцатыхъ годовъ, въ которомъ при намѣстникѣ Бессарабіи, генералѣ Инзовѣ, жилъ Пушкинъ (1820—1823 гг.).

Увы! Въ 1898 году я не нашелъ этихъ развалинъ. Инзова гора, какъ это ни странно, застроена драгунскими конюшнями. Странная и непостижимая вещь: неужели городъ не могъ выбрать другого, болѣе подходящаго мѣста для конюшенъ? Гора находится на окраинѣ города, отсюда открывается видъ на Кишиневъ и на окрестныя высоты—отроги Карпатъ. Причудливые мягкіе контуры ихъ постепенно теряются въ синей дали. Досадно дѣлается при мысли, что Кишиневъ не проявилъ своего вниманія къ поэту, составлявшему гордость Россіи. Памятникъ, поставленный Пушкину въ кишиневскомъ городскомъ саду (26-го мая 1885 г.), весьма жалкаго вида—тонкая мраморная колонка съ крохотнымъ бюстомъ поэта. Разноплеменная столица Бессарабіи слишкомъ увлечена прозой жизни и не интересуется высокими матеріями. Лишнее доказательство этому даетъ здѣсь забвеніе дѣлъ и трудовъ выдающагося Кишиневскаго археолога Д. Д. Суручана, составившаго при жизни замѣчательный музей древностей, который былъ извѣстенъ даже ученымъ западной Европы. Любознательные люди при

жизни Суручана часто осматривали его сокровищницу, которой цѣны не было. Но почтенный археологъ умеръ, а съ нимъ, можетъ быть, потеряна навсегда и собранная имъ коллекція: судьба ея неизвѣстна.

Въ Кишиневѣ болѣе 120 тысячъ жителей, около половины населенія евреи, много молдаванъ. Евреи здѣсь очень сильны. Замѣчательна при подобной обстановкѣ проповѣдь христіанства въ еврейской средѣ, которую предпринялъ неутомимый провозвѣстникъ идеи христіанства для евреевъ, самоотверженный мѣстный дѣятель І. Д. Рабиновичъ, нынѣ уже умершій (въ 1899 г.); онъ построилъ въ Кишиневѣ на собственныя средства небольшую молельню, гдѣ каждую субботу провозглашалъ слушателямъ Христово ученіе и призывалъ ихъ въ новую жизнь, говоря объ историческихъ заблужденіяхъ еврейства, мѣшающихъ имъ видѣть свѣтъ истины. Замѣчательна была энергія этого безкорыстнаго дѣятеля. Рабиновичъ призывалъ евреевъ къ христіанству не только какъ къ религіи, но и какъ къ нравственному перерожденію, въ которомъ, по его убѣжденію, только и есть будущность для народа Израилева.

І. Д. Рабиновича знали въ Англіи и въ Америкѣ, его иногда посѣщали иностранные теологи. Онъ самъ много путешествовалъ, былъ въ Палестинѣ, знакомился съ бытомъ палестинскихъ евреевъ-колонистовъ и со всѣми движеніями среди

еврейства. Пропаганда христіанства для евреевъ, начатая Рабиновичемъ въ восьмидесятыхъ годахъ, сначала была встрѣчена въ еврейской средѣ на Югѣ враждебно, много недоброжелательства пришлось испытать покойному, но самоотверженный миссіонеръ могъ чувствовать себя вознагражденнымъ: не одна сотня евреевъ, посѣтившая его «Домъ молитвы», перешла въ христіанство.

— О чемъ вообще молится еврей?—говорилъ мнѣ І. Д. Рабиновичъ въ 1898 году—онъ проситъ Бога: пошли мнѣ денегъ, много денегъ и много чести... Можетъ быть, многіе изъ евреевъ и не подозрѣваютъ, что можно молиться о чемъ-нибудь другомъ. Вотъ я и стараюсь по мѣрѣ силъ открыть имъ глаза, можетъ быть, иные прозрѣютъ...

Въ молитвенномъ домѣ Рабиновича собирались тѣ, кто хотя разъ случайно присутствовалъ въ немъ и ознакомился съ миссіей проповѣдника. Послѣдній читалъ обычныя христіанскія молитвы, затѣмъ произносилъ проповѣдь на общепонятномъ народу еврейскомъ жаргонѣ, изъясняя сущность и идеалы христіанства, и заканчивалъ службу «Символомъ вѣры».

Много ли оказалось «избранныхъ» среди еврейства и совершится ли когда-нибудь тотъ переворотъ въ идеалахъ еврейства, о которомъ мечталъ І. Д. Рабиновичъ—сказать трудно, но замѣчательна была эта энергія, эта свѣтлая вѣра въ будущее, которыя не покидали этого добро-

вольца-миссіонера въ его благородномъ дѣлѣ. Незадолго передъ смертью Рабиновичъ хлопоталъ о сооруженіи вагона-церкви для передвиженія его по населенному евреями Юго-Западному краю.

Въ Кишиневѣ сосредоточено управленіе имѣніями заграничныхъ монастырей Бессарабіи. Надо замѣтить, что этихъ имѣній въ краѣ на десятки милліоновъ. Они составляютъ въ общемъ площадь въ 165,000 десятинъ.

Долгое время въ этихъ имѣніяхъ свободно хозяйничали иностранцы, уполномоченные монастырей, но въ послѣдніе годы взгляды нашего правительства на это дѣло измѣнились и чужестраннымъ собственникамъ лишь отчисляется извѣстный процентъ съ доходовъ имѣній. Замѣчательно, что при русскомъ хозяйничаньи заграничные монастыри стали получать больше, такъ какъ раньше иностранцы-управляющіе передавали по назначенію едва одну десятую дохода, а девять десятыхъ обращали въ свою пользу. Происхожденіе иностранной собственности въ Бессарабіи во многихъ случаяхъ совершенно теряется въ глубокой старинѣ: устныя преданія восходятъ къ 800-лѣтней древности, документы за 400 лѣтъ назадъ. Отчисляемый нынѣ заграничнымъ монастырямъ опредѣленный процентъ съ доходовъ имѣній зачисляется министерствомъ иностранныхъ дѣлъ на депозитъ того или другого монастыря и постепенно выростаетъ

въ громадныя суммы (до милліона). Сотни тысячъ рублей нынѣшнее управленіе монастырскими имѣніями передаетъ Бессарабскому земству на краевыя нужды. Земство содержитъ на монастырскія деньги три сельско-хозяйственныя школы, стоющія 250,000 руб. и получающія 48,000 руб. ежегодной субсидіи. На монастырскія-же деньги выстроена Костюженская больница для умалишенныхъ близъ Кишинева. Министерство народнаго просвѣщенія содержитъ на монастырскія деньги школы въ монастырскихъ имѣніяхъ. Наконецъ, Святѣйшій Синодъ строитъ и ремонтируетъ церкви, содержитъ въ губерніи церковно-приходскія школы и устроенное въ Кишиневѣ женское епархіальное училище.

Уже двадцать пять лѣтъ, какъ имѣнія заграничныхъ монастырей Бессарабіи находятся въ русскомъ завѣдываніи. Будучи сдаваемы въ аренду, они въ настоящее время даютъ около 1 милл. руб. дохода ежегодно.

ИМѢНІЯ ЗАГРАНИЧНЫХЪ МОНАСТЫРЕЙ ВЪ БЕССАРАБІИ.

До 1812 года Бессарабія составляла часть княжества Молдавіи. Съ самаго основанія княжествъ Молдавіи и Румыніи, князья и бояре воздвигали у себя на родинѣ православные церкви и монастыри, снабжали ихъ громадными недвижимыми богатствами, приписывали къ нимъ лучшія свои и государственныя имѣнія. Монастыри укрѣплялись на подобіе замковъ, въ нихъ жены и дѣти находили убѣжище въ то время, когда мужья въ поляхъ сражались съ непріятелемъ за независимость отечества. Почти третью часть территоріи княжествъ составляли имущества духовныхъ общинъ и церквей. Въ завѣщаніяхъ и дарственныхъ грамотахъ, дававшихся по поводу жертвуемыхъ имуществъ, жертвователи обязывали духовныя общины употреблять доходы съ имущества на содержаніе храмовъ, на торжественныя

службы и на дѣла благотворительности, на устройство школъ, типографій для печатанія духовныхъ книгъ, пріютовъ для престарѣлыхъ и сиротъ, на улучшеніе пищи заключеннымъ, на надѣленіе бѣдныхъ дѣвицъ приданымъ, на выкупъ рабовъ, раздачу милостыни и тому подобныя богоугодныя дѣла. Въ грамотахъ монастырей Котрочени, Вакарешти, Маржинени, Вербила и проч. заключаются указанія, по которымъ надзоръ за правильнымъ и точнымъ веденіемъ счетовъ, а также употребленіемъ монастырями доходовъ ввѣряется или семейному совѣту изъ родственниковъ дарителя или комиссіи изъ бояръ, занимающихъ высшія государственныя должности, или князю. Начиная съ конца XV столѣтія жертвователи начали «преклонять» (не дарить) основанные ими монастыри разнымъ духовнымъ общинамъ на Востокѣ, очевидно, соблазняясь блестящимъ положеніемъ греческаго монашества восточной церкви. Объ этомъ «преклоненіи» упоминаетъ еще историкъ князь Димитрій Кантемиръ. Монастыри «преклонялись» Св. Гробу, Аѳонскому, Синайскому и прочимъ монастырямъ. Однако, право собственности на монастырскія имѣнія принадлежало исключительно мѣстнымъ монастырямъ, такъ какъ восточнымъ духовнымъ общинамъ полагалось посылать только излишки изъ монастырскихъ доходовъ. Не было примѣра, чтобы та или другая вотчина, садъ, домъ или другая

недвижимость жертвовались прямо восточной обители. Въ румынскихъ княжествахъ монастыри «преклонялись» не только восточнымъ духовнымъ общинамъ, но и первокласснымъ мѣстнымъ монастырямъ, такъ называемымъ ставропигіальнымъ. Преклоненные монастыри или «метоки» по волѣ основателей приносили своей митрополіи маленькую дань, за что пользовались защитой въ случаѣ грозящей опасности. Выполнили ли греческіе монастыри волю завѣщателей, исполнили ли они свои прямыя обязанности въ отношеніи народа, который сталъ подъ охрану Креста въ смутное время конца XV, XVI и XVII столѣтій? Исторія даетъ на этотъ вопросъ отрицательный отвѣтъ. Преклоненные монастыри становятся предметомъ вѣковой эксплоатаціи греческой монашеской братіи на Востокѣ. Это видно изъ того, что въ періодъ хозяйничанья въ Бессарабіи греческихъ уполномоченныхъ мѣстные монастыри пустѣли, храмы рушились, благотворительныя учрежденія закрывались. Дѣлались и захваты независимыхъ монастырей. Много было случаевъ, что управляющіе и арендаторы безжалостно эксплоатировали монастырскія имѣнія и поселенныхъ тамъ крестьянъ, рубили лѣса, опустошали церкви, раззоряли строенія и уничтожали богоугодныя учрежденія. Злоупотребленія этихъ игуменовъ были такъ велики, что по временамъ даже князья-фанаріоты приходили въ негодованіе и

стремились ограничить ихъ хищничество. Управляя въ 30-хъ годахъ княжествами, наше правительство не могло не обратить вниманія на дѣйствія повѣренныхъ монастырей, и нашъ уполномоченный въ княжествахъ графъ Киселевъ въ 1833 году объявилъ недѣйствительными всѣ монастырскіе контракты, совершенные безъ вѣдома правительства на сроки долѣе трехъ лѣтъ, а игуменовъ, ихъ совершившихъ, объявилъ лишенными своихъ мѣстъ и подлежащими преслѣдованію, какъ за растрату имущества. Правительство сознало вредъ стараго порядка и управленіе монастырскими имѣніями приняло въ свои руки.

Интересно познакомиться, что представляютъ монастырскія имѣнія въ настоящее время.

Въ Бессарабіи имѣется нѣсколько категорій монастырскихъ имѣній: 1) имѣнія мѣстныхъ бессарабскихъ монастырей и скитовъ; 2) имѣнія молдавскихъ заграничныхъ монастырей, заключающія 50,653 десят. земли и находящіяся съ 1864 года въ казенномъ управленіи, причемъ доходы съ нихъ поступаютъ на храненіе въ отдѣленіе Государственнаго банка; 3) имѣнія восточныхъ монастырей, т. е. имѣнія, принадлежащія преклоненнымъ монастырямъ; имѣнія эти заключаютъ 209,563 дес. земли. Изъ преклоненныхъ монастырей собственно въ Бессарабіи имѣется лишь одинъ Кипріяновскій, преклоненный св. Аѳонской горѣ. Остальные преклоненные монастыри, имѣніями

коихъ въ Бессарабіи управляли греческіе игумены, находились въ Молдавіи и нынѣ уже по большей части не существуютъ. Высочайшій указъ 9-го марта 1873 года ввелъ реформу: тѣ имѣнія, по которымъ греческіе игумены устранены отъ управленія, сданы въ вѣдомство министерства государственныхъ имуществъ, на которое 4 пунктомъ этого указа и возложено привести въ извѣстность дарственные акты и завѣщанія и наблюсти за исполненіемъ условій благотворенія, возлагаемыхъ этими актами. Въ настоящее время правительство по отношенію къ имѣніямъ заграничныхъ монастырей, молдавскихъ и греческихъ, принимаетъ мѣры, чтобы изъ этихъ имѣній извлекались правильно доходы и чтобы эти доходы шли по назначенію жертвователей. Бессарабскія имѣнія монастырей отдаются въ арендное содержаніе съ публичныхъ торговъ, при чемъ цѣны за нихъ въ послѣднее время возвысились вдвое противъ тѣхъ, которыя были показаны въ контрактахъ, заключенныхъ бывшими повѣренными монастырей.

Доходовъ съ имѣній, «преклоненныхъ» Святымъ мѣстамъ, а также денегъ, выручавшихся отъ продажи въ этихъ имѣніяхъ лѣсовъ на срубъ, до послѣдняго времени вывозилось на Востокъ ежегодно до милліона рублей. Вся эта громадная сумма уходила непроизводительно для Бессарабской губерніи, да и не приносила особой пользы

для православія на Востокѣ. Вывозъ за границу этихъ монастырскихъ денегъ чувствовался тѣмъ сильнѣе, что среди милліоннаго населенія Бессарабской губерніи ощущается недостатокъ образовательныхъ заведеній и нѣтъ самаго необходимаго—больницъ. Изъ капитала общественнаго призрѣнія по имперіи выдѣлено министерствомъ внутреннихъ дѣлъ для Бессарабской губерніи 375,000 руб., но проценты съ этой суммы не покрываютъ даже содержанія больницы въ Кишиневѣ. Между тѣмъ среди населенія есть тысячи нуждающихся въ образованіи и призрѣніи—потомковъ тѣхъ жертвователей, которыми сотни тысячъ десятинъ завѣщались монастырямъ исключительно съ благотворительными и образовательными цѣлями.

Правительство распредѣляетъ въ настоящее время доходы съ монастырскихъ имѣній Бессарабіи такимъ образомъ: двѣ пятыхъ остаются въ Бессарабіи для удовлетворенія различныхъ ея потребностей, двѣ пятыхъ поступаютъ въ министерство иностранныхъ дѣлъ на депозитъ заграничныхъ монастырей, которымъ имѣнія были завѣщаны въ XVII и XVIII столѣтіяхъ, и одна пятая идетъ на расходы по управленію монастырскими имѣніями.

Бессарабское земство неоднократно возбуждало ходатайства передъ правительствомъ о возможно широкомъ участіи его, земства, въ доходахъ съ монастырскихъ имѣній для земскихъ нуждъ. Пра-

вительство откликалось на земскія ходатайства. Земская психіатрическая больница въ Костюженахъ, въ 7 верстахъ отъ Кишинева, стоившая около 500,000 руб., была выстроена на монастырскія деньги. Но съ теченіемъ времени больница стала тѣсна, а заболѣванія душевными болѣзнями по причинамъ, не вполнѣ изслѣдованнымъ, въ Бессарабіи весьма велики, болѣе чѣмъ въ другихъ сосѣднихъ губерніяхъ. Земство испросило отпускъ монастырскихъ денегъ на расширеніе больницы и частію на ея содержаніе. Монастырскимъ деньгамъ принадлежитъ важное значеніе въ краѣ. Земство, имѣя въ виду интересы Бессарабіи, постоянно усиленно хлопотало о томъ, чтобы правительствомъ былъ положенъ разъ на всегда конецъ ходатайствамъ греческихъ монаховъ о монастырскихъ суммахъ. Монахи, получая теперь двѣ пятыхъ, т. е. гораздо болѣе, чѣмъ они когданибудь получали, все-таки продолжаютъ домогаться предоставленія имъ всѣхъ доходовъ. Если бы домогательства греческихъ монаховъ осуществились въ полной мѣрѣ, то мѣстное бессарабское населеніе было бы лишено тѣхъ благъ, которыя имѣли въ виду жертвователи этихъ имѣній, завѣщая ихъ монастырямъ на дѣла помощи ближнему и благотворенія. Греческіе монахи, какъ показала практика, слишкомъ уже много денегъ преспокойно клали въ свой карманъ.

ШТУНДА ВЪ ЮЖНОЙ РОССІИ.

Въ Новороссіи, въ Крыму, на Кавказѣ, а въ послѣднее время даже и въ Сибири и въ Закаспійскомъ краѣ, дѣлаетъ удивительно быстрые успѣхи штунда (баптизмъ), являющаяся германскимъ дѣтищемъ и отличающаяся многими особенностями, какъ, напримѣръ, отрицаніемъ почитанія иконъ и нѣкоторыхъ догматовъ православной церкви, а также отрицаніемъ духовной власти. Штунда проникла изъ Германіи не только въ Россію: она очень распространена въ Англіи и въ Америкѣ. Слово «штунда» происходитъ отъ нѣмецкаго названія часовъ; штундисты называютъ себя «часовыми», т.-е. собирающимися на часъ молитвы. Въ разныхъ областяхъ Россіи теперь насчитывается до 200 тысячъ штундистовъ, связанныхъ между собою не только общностью исповѣдываемаго ученія, но и общностью бытовыхъ воззрѣній. Штундистскіе проповѣдники

съ отмѣнной энергіей и поспѣшностью распространяютъ это ученіе повсемѣстно, разъѣзжая изъ края въ край на общественныя штундистскія деньги и вербуя новыхъ приверженцевъ въ штунду. Къ сожалѣнію, эти проповѣдники съ каждымъ годомъ находятъ все болѣе и болѣе благодарную почву для своей пропаганды. Въ штунду обращаются въ Россіи не только нѣмцы-колонисты и евреи, но и очень много русскихъ поселянъ, въ особенности въ южныхъ малороссійскихъ губерніяхъ.

Штунда давно уже не представляетъ новаго явленія въ Россіи: она существовала, хотя и въ несравненно меньшихъ размѣрахъ, еще въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ. Въ послѣднее время со штундою борются и правительственные органы, и православные миссіонеры, вступающіе въ постоянныя духовныя собесѣдованія со штундистскими учителями въ присутствіи иногда весьма многочисленныхъ аудиторій слушателей изъ среды штундистовъ и православныхъ. Къ сожалѣнію, соблазнъ штундизма такъ великъ, что изъ числа увлеченныхъ этой сектой очень немногіе раскаиваются въ своихъ заблужденіяхъ. Штундисты, между прочимъ, усиленно отрицаютъ приписываемое ихъ ученію антиправительственное вліяніе и доказываютъ полную безвредность штунды въ свѣтскомъ смыслѣ. По ихъ словамъ, все различіе штунды съ православіемъ заключается въ

ШТУНДА ВЪ ЮЖНОЙ РОССІИ.

Въ Новороссіи, въ Крыму, на Кавказѣ, а въ послѣднее время даже и въ Сибири и въ Закаспійскомъ краѣ, дѣлаетъ удивительно быстрые успѣхи штунда (баптизмъ), являющаяся германскимъ дѣтищемъ и отличающаяся многими особенностями, какъ, напримѣръ, отрицаніемъ почитанія иконъ и нѣкоторыхъ догматовъ православной церкви, а также отрицаніемъ духовной власти. Штунда проникла изъ Германіи не только въ Россію: она очень распространена въ Англіи и въ Америкѣ. Слово «штунда» происходитъ отъ нѣмецкаго названія часовъ; штундисты называютъ себя «часовыми», т.-е. собирающимися на часъ молитвы. Въ разныхъ областяхъ Россіи теперь насчитывается до 200 тысячъ штундистовъ, связанныхъ между собою не только общностью исповѣдываемаго ученія, но и общностью бытовыхъ воззрѣній. Штундистскіе проповѣдники

съ отмѣнной энергіей и поспѣшностью распространяютъ это ученіе повсемѣстно, разъѣзжая изъ края въ край на общественныя штундистскія деньги и вербуя новыхъ приверженцевъ въ штунду. Къ сожалѣнію, эти проповѣдники съ каждымъ годомъ находятъ все болѣе и болѣе благодарную почву для своей пропаганды. Въ штунду обращаются въ Россіи не только нѣмцы-колонисты и евреи, но и очень много русскихъ поселянъ, въ особенности въ южныхъ малороссійскихъ губерніяхъ.

Штунда давно уже не представляетъ новаго явленія въ Россіи: она существовала, хотя и въ несравненно меньшихъ размѣрахъ, еще въ тридцатыхъ и сороковыхъ годахъ. Въ послѣднее время со штундою борются и правительственные органы, и православные миссіонеры, вступающіе въ постоянныя духовныя собесѣдованія со штундистскими учителями въ присутствіи иногда весьма многочисленныхъ аудиторій слушателей изъ среды штундистовъ и православныхъ. Къ сожалѣнію, соблазнъ штундизма такъ великъ, что изъ числа увлеченныхъ этой сектой очень немногіе раскаиваются въ своихъ заблужденіяхъ. Штундисты, между прочимъ, усиленно отрицаютъ приписываемое ихъ ученію антиправительственное вліяніе и доказываютъ полную безвредность штунды въ свѣтскомъ смыслѣ. По ихъ словамъ, все различіе штунды съ православіемъ заключается въ

духовныхъ догматахъ и въ отрицательныхъ воззрѣніяхъ штундистовъ на духовенство.

Въ чемъ кроется секретъ широкаго распространенія штунды?

Намъ это станетъ болѣе понятнымъ, если мы обратимъ вниманіе на житейскую сторону штундизма. Штунда образуетъ изъ своихъ послѣдователей какъ бы сплоченную стройную корпорацію—братство. Взаимопомощь, и въ случаѣ надобности, поддержка штундистами другъ друга—одно изъ главныхъ началъ этого ученія. Въ случаѣ болѣзни, несчастья или нищеты общество штундистовъ приходитъ на помощь пострадавшему. Бывало много примѣровъ, что штундистскіе проповѣдники послѣ обычнаго служенія въ домѣ молитвы обращались къ своимъ единовѣрцамъ съ приглашеніемъ помочь пострадавшему и всегда съ успѣхомъ: черезъ пять-десять минутъ собиралась среди молящихся необходимая сумма для помощи несчастнымъ. Въ болѣе важныхъ случаяхъ этотъ призывъ къ помощи дѣлается по всему штундистскому міру и результаты призыва всегда оправдываютъ ожиданія и разсчеты.

Такимъ образомъ, въ штундизмѣ самымъ энергичнымъ образомъ проводятся идеи взаимной житейской поддержки, солидарности и взаимопомощи. Не этимъ ли главнымъ образомъ и силенъ штундизмъ? Въ самомъ дѣлѣ, увлекаться догматической стороной штундизма могутъ только люди

далекіе отъ православія или чуждые ему, напримѣръ, евреи, для которыхъ штундизмъ открываетъ какъ бы новый міръ. Число евреевъ, обращающихся въ штундизмъ, довольно значительно; для православныхъ же, имѣющихъ свою великую религію, всесторонне охватывающую духовный міръ человѣка, — штундизмъ не составляетъ никакого откровенія.

Съ ослабленіемъ православнаго прихода, утратившаго прежнее объединяющее значеніе въ повседневномъ быту города и деревни, получаютъ шагъ за шагомъ развитіе, кромѣ штундизма, и другія вѣроученія и секты, проповѣдующія ту же идею человѣческаго объединенія, напримѣръ, австрійство, также имѣющее массу приверженцевъ въ Россіи. Не ясно ли, что главная причина распространенія этихъ сектъ заключается въ идеѣ осуществленія на землѣ духовнаго братства? Въ былые годы и русскій народъ и наше общество ближе держались церкви, составляя и въ городахъ и въ деревняхъ семьи прихожанъ, связанныхъ приходомъ. Но жизнь настойчиво выдвигала разные свѣтскіе объединительные центры, которые вызывали вялость нашей православной церковной общины. Штунда потому-то и популярна въ народѣ, что особенностями своего склада она отвѣчаетъ этой духовной потребности народа въ общеніи на почвѣ церкви— въ формѣ церковной общины.

На ряду съ проповѣдью мрачнаго отрицанія, штунда проповѣдуетъ идеи трудолюбія, трезвенные взгляды, духовный подъемъ и обновленіе. Въ этой пропагандѣ народъ какъ бы усматриваетъ признаки чаемой «новой жизни», и тысячи людей въ Россіи обращаются въ штунду. По внѣшности, конечно, это обращеніе измѣна православію, но по духу это только исканіе новыхъ житейскихъ идеаловъ, а не новой религіи. Штундистъ въ корнѣ дѣла не врагъ православія, не врагъ своего отечества: онъ отрицаетъ обрядовую сторону православной церкви, но онъ не впадаетъ въ изувѣрство, свойственное крайнимъ сектамъ.

Борьба со штундизмомъ какими-нибудь крутыми мѣрами, разумѣется, была бы безполезной. Правительство совершенно справедливо разрѣшаетъ штундистамъ имѣть свои дома молитвы (такіе дома молитвы существуютъ въ Крыму и на Кавказѣ) и отправлять въ нихъ службы, такъ какъ обрядовая сторона штундизма нисколько не оскорбляетъ православія. Штундистскіе дома молитвы не имѣютъ даже внѣшности церкви. Преслѣдованіе штундизма создало бы его послѣдователямъ ореолъ мученичества, всегда особенно привлекательный въ глазахъ простого народа.

Въ исканіи нравственныхъ идеаловъ народъ иногда впадаетъ въ ошибки, но онъ, очевидно, жаждетъ истины; къ сожалѣнію, окружающая

обстановка ставитъ ему всякія житейскія загадки, иногда самыя прискорбныя. Штундистскія селенія зажиточны, благонравны, трезвы; православныя села въ тѣхъ же мѣстностяхъ сплошь и рядомъ убоги и бѣдны. Человѣкъ, смотрящій лишь на внѣшность, не сразу сообразитъ, что это происходитъ не вслѣдствіе религіозныхъ преимуществъ штунды, а только потому, что въ первыхъ господствуетъ общинный солидарный духъ и сила полезнаго житейскаго единенія. Послѣ этого не трудно понять, что штундизмъ увлекаетъ слабыхъ лицъ не столько своей духовной, догматической стороной, выражающейся, главнымъ образомъ, въ отрицаніи, а своимъ бытовымъ укладомъ, гарантирующимъ послѣдователямъ секты извѣстное благополучіе и товарищескую поддержку братства.

Самая черствая черта штундизма заключается въ томъ, что онъ врагъ православнаго духовенства; въ этомъ отношеніи проповѣдь штундизма задѣваетъ больное мѣсто нашего православнаго прихода; у насъ, особенно въ сельскомъ быту, тяжело чувствуется необезпеченность приходскаго священника, его постоянная тягостная зависимость отъ матеріальнаго вознагражденія за требы. Штундизмъ возстаетъ противъ нынѣшней постановки вопроса о вознагражденіи священниковъ, хотя въ средѣ самого штундизма всѣ требы тоже оплачиваются по желанію.

Успѣхи штундизма въ духовномъ смыслѣ не страшны для православной массы; развитіе его лишь ставитъ на очередь необходимость усиленія и возстановленія нашего православнаго прихода въ его старомъ, первоначальномъ видѣ. Русскій приходъ долженъ быть жизненнымъ ядромъ, связывая прихожанъ въ одну семью, что и было въ старое время. Современная дѣйствительность уменьшила значеніе прихода; выдвинутые же ею другіе объединительные центры, главнымъ образомъ дѣловые, случайны и непрочны.

Расколъ и старообрядчество, кромѣ крайнихъ уродливыхъ сектъ, всегда были хранителями патріархальности и нравственности въ народѣ. Въ этомъ отношеніи они стоятъ внѣ подозрѣній. Православіе настолько сильно даже въ мѣстностяхъ зараженныхъ штундизмомъ, что особыя опасенія за цѣлость православной семьи отъ близкаго соприкосновенія со штундой были бы, конечно, излишни. Совращенія въ штунду, конечно, бываютъ, но наблюдаемые успѣхи штунды лишь указываютъ православной семьѣ, что и ей надо неослабно упрочивать начала солидарности и братства, чего жаждетъ народный духъ.

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

WIDENER

MAY 0 6 2000

BOOK DUE